Die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt nach Afrika

*

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde der
Hohen Philosophischen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

*

Vorgelegt von
Fritz Rode
aus Hamburg

Marburg 1930

Die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt nach Afrika

*

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde der
Hohen Philosophischen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

*

Vorgelegt von
Fritz Rode
aus Hamburg

Marburg 1930
Druck von Hermann's Erben, Hamburg 1, Speersort 5–11

Als Dissertation angenommen: 27. Februar 1930

Berichterstatter:
Herr Geh. Reg.-Rat Professor Dr. W. Troeltsch

Tag der mündlichen Prüfung: 30. April 1930

*

Gedruckt mit Genehmigung der Fakultät

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Frau

zugeeignet

Vorwort

Die zahlreiche Fachliteratur, die sich mit dem Überseeverkehr beschäftigt, hat den Fragen und Problemen der deutschen Seeschiffahrt nach dem afrikanischen Kontinent bisher nur geringes Interesse entgegengebracht. Das mag seinen Grund mit darin haben, daß die deutschen Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zu den afrikanischen Wirtschaftsgebieten große Gegensätze und Verschiedenheiten aufweisen, die eine zusammenhängende und einheitlich durchgeführte Bearbeitung sehr erschweren. Ein weiteres Hindernis liegt ohne Frage in der oft kritisierten Weigerung der beteiligten Schiffahrtsgesellschaften, Einsicht in ihre Archive oder auch nur ausführlichere Auskünfte zu gewähren. Man kann dies nur bedauern und es ist dringend zu wünschen, daß mit der Zeit in den maßgebenden Kreisen jene „traditionelle Scheu, die Öffentlichkeit über ihren Wirtschaftszweig voll und ganz zu orientieren"[1], überwunden wird.

Wenn hier trotz allem der Versuch gemacht wird, einen Überblick über die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt nach Afrika zu geben, so liegt das zum Teil daran, daß der Verfasser glaubt, auf Grund seiner persönlichen Erfahrungen und Beobachtungen, die er auf den verschiedenen Afrikafahrten im Dienste der deutschen Afrikareedereien gemacht hat, manche Lücke ausfüllen zu können, die das in Frage kommende Schrifttum noch aufweist.

Vor allem aber sind es die wertvollen Ratschläge und Anregungen seines hochverehrten Universitätslehrers Herrn Geh. Regierungsrat Professor Dr. W. Troeltsch gewesen, die den Verfasser in den Stand setzten, den Versuch zur Bearbeitung des vorliegenden Themas durchzuführen. Der Verfasser ist daher Herrn Geheimrat Troeltsch zu großem Dank verpflichtet.

Dank gebührt auch Herrn Privatdozenten Dr. E. Wiskemann für seine nützlichen Ratschläge und Hinweise, sowie für die persönlichen Empfehlungen an Hamburger Wirtschaftskreise, wodurch besonders die Erlangung von Quellenmaterial erleichtert wurde.

Den Leitern und Beamten des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs sei gedankt für das liebenswürdige Entgegenkommen bei Benutzung der umfangreichen Archive.

Marburg/L., im Februar 1930.

Der Verfasser.

[1] Priester, Hans E., Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926, Vorwort S. IV

Literaturangabe[1]

Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels, II. Band, Wien 1927.

Blöcker, H., Deutsch-Ostafrika einst und jetzt, Berlin 1928.

Blumhagen, H., Südafrika, Hamburg 1921.

Botsch, H., Die Organisation im Frachtverkehr der internationalen Linienschiffahrt. Hamburger Übersee-Verkehrs-Handbuch 1928.

Erdmann, Rolf, Die Rationalisierung der Seeschiffahrt 1928. Nauticus 1928.

Eucken, W., Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt. Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen, Heft 172, München und Leipzig 1914.

Flügel, H., Bremens Schiffs- und Güterverkehr in den Jahren 1926 und 1927, Bremen 1928.

Gallus, Schiffahrtsverbindungen mit unseren Kolonien. Deutsches Kolonial-Jahrbuch, Essen 1908.

Goetz, 25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik, Hamburg 1911.

Himer, K., Die Hamburg-Amerika Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung, 1897—1907, Berlin 1907.

Huldermann, Albert Ballin, Oldenburg i. O. und Berlin 1922.

Jaeger, F., Afrika, Berlin/Leipzig 1925, Göschen Nr. 911.

Jaeger, F., Afrika, Leipzig 1928.

Jaensch, G., Die deutschen Dampfersubventionen, ihre Entstehung, Begründung und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen, Berlin 1907.

Kähler, J., Welthandel und deutsche Einfuhr. Moderne kaufmännische Bibliothek, Leipzig.

Kürchhoff, O., Die Schiffahrt nach Afrika unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Flagge. Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft, Berlin 1906.

Marquardsen-Stahl, Angola, Berlin 1928.

Matthies, Otto, Hamburgs Reederei 1814—1914, Hamburg 1924.

Müller, P. G., Die Entwicklung der subventionierten Reichspostdampfer-Linien, Berlin und Leipzig 1901.

Pantlen, H., Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin und Leipzig 1927.

Priester, Hans E., Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926.

Roß, Colin, Die erwachende Sphinx, Durch Afrika vom Kap nach Kairo, Leipzig 1927.

Roß, W., Die Entwicklung der Schiffahrt nach den deutschen Kolonien. Weltverkehr und Weltschiffahrt, Berlin 1914.

Thorbecke, F., Das tropische Afrika, Berlin 1928.

Zimmermann, E., Die Bedeutung Afrikas für die deutsche Weltpolitik, Berlin 1917.

[1] Das Buch Martens, O., und Karstedt, O., Afrika, Berlin 1930, konnte für die vorliegende Arbeit nicht mehr berücksichtigt werden, da bei Herausgabe des Buches die Arbeit bereits abgeschlossen war.

Deutsches Kolonial-Lexikon, herausgegeben von Dr. Schnee.
Die Woermann-Linie während des Aufstandes in Deutsch-Südwest-Afrika, Selbstverlag Hamburg 1906.
Hamburger Übersee-Verkehrs-Handbuch 1928.
Hamburgs Handel und Schiffahrt 1928, Bearbeitet im Handelsstatistischen Amt, Hamburg 1929.
Nauticus, Jahrbuch für Seeinteressen und Weltwirtschaft, Berlin 1928.
Sammelmappe: Deutschland und die weltwirtschaftliche Lage. Bearbeitet im Welt-Wirtschafts-Archiv, Hamburg.
Schiffahrts-Jahrbuch, Hamburg 1929.
70 Jahre Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1857—1927, Berlin 1928.
Spezial-Archiv der deutschen Wirtschaft, R. & H. Hoppenstedt, Berlin.
Wirtschaft des Auslandes, 1900—1927, 1928. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt.

Afrika-Nachrichten, Leipzig.
Der deutsche Öconomist, Berlin.
Deutsche Kolonial-Correspondenz Kolonial-Warte, Berlin.
Deutsche Kolonialzeitung, Berlin.
Deutsches Handelsarchiv, Berlin.
Hamburger Fremdenblatt, Hamburg.
Industrie- und Handelszeitung, Berlin.
Kölnische Zeitung, Köln.
Lüderitzer Zeitung, Lüderitzbucht.
Nautische Rundschau, Hamburg.
Schiffsfrachtendienst, Hamburg.
Übersee- und Kolonialzeitung, Berlin.
Weser-Zeitung, Bremen.
Wirtschaftsdienst, Hamburg.

Firmenakten. Firmen-Archiv des Welt-Wirtschafts-Archivs Hamburg.

Handbücher, Geschäftsberichte und Frachttarife der Reedereien.

Goddard, T. N., The Handbook of Sierra Leone, London 1925.
Harrison's Business & General Year-Book of South Africa and adjacent Territories, Pietermaritzburg 1929.
Massaquoi, M., The Republic of Liberia, Hamburg 1926.

Annual Statement of the Trade & Shipping of the Union of South Africa, 1927, Kapstadt 1928.
Colony of Gambia, Blue-Book 1927.
Colony & Protectorate of Nigeria, Blue-Book 1928.
Handbook of German East-Africa, London 1923.
Monthly Summary of the Foreign Trade of Egypt, Kairo 1929.
Official Yearbook of the Union of South Africa 1928.
Report of His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the Administration of Tanganyika Territory for the Year 1925, 1926, 1927, 1928, London 1929.
Sierra Leone, Blue-Book 1927.

Sierra Leone, London 1920.
The Gold Coast Colony, Blue-Book 1927/28.
The Gold Coast Handbook 1928.
The Shipping World Year-Book 1929.
The West African Directory and Year-Book for 1920/21, London 1922.

Cape Times, Kapstadt.
Commerce Reports, Washington.
Tanganyika Times, Daressalam.
The Board of Trade, London.
The African World, London.
The Times, London.

Lemoigne, Emile, Le Maroc, Paris 1928.

Bulletin Commercial, Brüssel.
Bulletin Economique et Finançier de Marseille, Marseille.
Bulletin Mensuel de l'Agence Économique de l'Afrique Occidentale Française, Paris.
Congo, Revue générale de la Colonie Belge.
L'Afrique Française, Paris.
L'Économiste Française, Paris.
L'Essor Coloniale et Maritime, Brüssel.
Le Trafics et l'Outillage des Ports Nord-Africains. Publié sous la Direction de René Moreux, Société du „Journal de la Marine Marchande", Paris 1927.
Rapport annuel 1928 adressé par le gouvernement Français au conseil de la société des nations conformément à l'article 22 du Pacte sur l'administration sous Mandate territoire du Cameroun pour l'année 1927, Paris 1928.
— ..... territoire du Togo pour l'année 1927, Paris 1928.
Statistiques du Mouvement Commercial Maritime du Maroc 1928, Rabat 1929.
Togo-Cameroun, Magazine Mensuel, Paris 1929.

O Jornal do Commercio e das Colonias, Lissabon 1929.

☆ ☆

Inhalt

Seite

Einleitung

Die Entwicklung des deutschen Überseeverkehrs nach Afrika in ihrer Abhängigkeit von der politischen Aufteilung und wirtschaftlichen Erschließung des afrikanischen Kontinents 1

I. Abschnitt

Historische Übersicht

1. Die Entwicklung der deutschen Schiffahrt nach Afrika in der Zeit vor der Einrichtung eines regelmäßigen Linienverkehrs 5

2. Die deutschen Linienreedereien im Überseeverkehr nach Afrika:

a) Die Woermann-Linie 8
b) Die Deutsche Ost-Afrika-Linie 11
c) Die Hamburg-Bremer Afrika-Linie 15
d) Sonstige deutsche im Verkehr nach Afrika tätigen Schiffahrtslinien 16

3. Niedergang und Wiederaufbau der deutschen Afrikalinien 17

II. Abschnitt

Seehäfen und Seeverkehr im deutsch-afrikanischen Verkehrsgebiet

1. Deutsche und außerdeutsche Ausgangshäfen in ihrer Bedeutung für die deutsche Schiffahrt nach Afrika 23

2. Der deutsche Seeschiffs- und Seegüterverkehr in den einzelnen afrikanischen Seehäfen:

a) Gambia: Bathurst 27
b) Sierra Leone: Freetown 28
c) Liberia: Monrovia 30
d) Goldküste: Sekondi, Accra, Takoradi 31
e) Nigeria: Lagos 33
f) Französisch-Westafrika: Dakar, Rufisque, Conakry, Grand-Bassam, Cotonou 34
g) Togo: Lome 36
h) Kamerun: Duala, Kribi, Victoria 37
i) Belgisch-Kongo: Boma, Matadi 39
k) Angola: Lobito, Loanda, Mossamedes, Porto Amboim 41
l) Mandatsgebiet Deutsch-Südwestafrika: Swakopmund, Lüderitzbucht, Walfischbai 44
m) Südafrikanische Union: Kapstadt, Durban 46
n) Portugiesisch-Ostafrika: Lourenço Marques, Beira 47
o) Tanganyika Territory: Daressalam, Tanga 49
p) Britisch-Ostafrika: Kilindini, Mombasa, Zanzibar 53

q) Nordafrika: Seite
Ägypten: Alexandrien, Port Said 54
Marokko: Casablanca 56
r) Kanarische Inseln und Madeira: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Funchal 57

3. Passagierverkehr 59

III. Abschnitt

Die Bindungen in der deutschen Linienschiffahrt nach Afrika

1. Nationale Bindungen 63

2. Internationale Bindungen 67

3. Die internationalen Frachtkonferenzen und ihre Gütertarife, Primage- und Rabattbedingungen im Überseeverkehr von deutschen Häfen nach Afrika:

a) Westafrika-Konferenz 70
b) Ost- und Südafrika-Konferenz 71
c) Levante-Konferenz 72
d) Marokko-Konferenz 73
e) Allgemeine kritische Betrachtungen 74

Schluß 80

Lebenslauf 83

Einleitung[1]

Der mächtige Erdteil Afrika, dessen nördliche Ausläufer noch in Sichtweite des europäischen Kontinents liegen[2], ist von den handeltreibenden Völkern erst spät in das Netz des modernen Überseeverkehrs einbezogen worden. Das lag vor allem darin begründet, daß der Handel mit Ostindien, Amerika und dem Fernen Osten schon frühzeitig einen schnellen Aufstieg nahm und daß daher das Hauptaugenmerk auf den Ausbau des Seeverkehrs mit diesen Ländern gerichtet war. Diese Entwicklung wurde noch begünstigt durch den von Europa nach den amerikanischen Ländern einsetzenden regen Auswandererverkehr, der auch die Grundlage bildete für den außerordentlichen Aufschwung des Nordatlantikverkehrs.

Die Entwicklung des Überseeverkehrs nach Afrika hängt eng mit der politischen Aufteilung und der damit verbundenen wirtschaftlichen Erschließung des Landes zusammen.

Die ersten Anfänge einer Kolonisation gingen von den Portugiesen aus, die durch Besetzung wichtiger Küstenplätze danach trachteten, größere afrikanische Landesteile zu erschließen und unter ihre Herrschaft zu bringen. Ihr Bemühen blieb jedoch auf einige Küstenplätze beschränkt, erst neuerdings sind die ihnen verbliebenen und stark vernachlässigten afrikanischen Kolonien mit Hilfe fremden Kapitals ausgebaut und dem Überseehandel erschlossen worden. Den nachfolgenden Holländern, Engländern und Franzosen war es zunächst darum zu tun, Stützpunkte an der afrikanischen Küste für ihre Schiffahrt zu gewinnen. Dabei handelte es sich bei den letzteren Nationen hauptsächlich um Niederlassungen an der Nord-Guinea-Küste, die das Hauptsammelbecken für den damals an den Küsten Afrikas blühenden Handel mit den Negersklaven, dem „schwarzen Elfenbein", nach den amerikanischen Pflanzungsgebieten bildete[3]. Die Holländer gründeten als Stützpunkt für ihre niederländische Schiffahrt die Ansiedlung Kapstadt an der Südspitze des Kontinents. Von hier aus war es möglich, infolge der günstigen klimatischen Verhältnisse tiefer in das Hinterland einzudringen und Dauersiedlungen für Weiße zu schaffen, welche die Grundlage bildeten für die spätere bevorzugte wirtschaftliche Entwicklung Südafrikas.

Das neunzehnte Jahrhundert brachte eine Reihe von Ereignissen und Umwälzungen, die die Aufteilung des afrikanischen Kontinents unter

---

[1] Quellen: Jaeger, Prof. Dr. Fritz, Afrika, Leipzig 1928
Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels, 2. Band, Wien 1927
Thorbecke, Franz, Das tropische Afrika, Berlin 1928.

[2] Schmalste Stelle zwischen dem afrikanischen und europäischen Kontinent 13 km breit.

[3] Jaeger, F., Afrika, Berlin/Leipzig 1925, Göschen-Band 911, S. 71.

die verschiedenen europäischen Kolonialmächte beschleunigen half Frankreich und England begannen im Anfang des Jahrhunderts fast gleichzeitig mit ihren Eroberungen; die ersteren drangen von Norden her in Algier ein, während die Engländer sich des Südens bemächtigten und die Buren schließlich aus der Kapstellung verdrängten. Großbritannien sicherte sich damit seine Vormachtstellung in Südafrika, die durch den im Jahre 1910 erfolgten Zusammenschluß der vier britischen Kolonien: Kapkolonie, Natal, Transvaal und Orangefreistaat zur Südafrikanischen Union noch gefestigt wurde.

Die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 bildete einen weiteren Markstein in der Geschichte der Erschließung Afrikas. Nunmehr wurden auch die ostafrikanischen Küsten und Inseln infolge des verkürzten europäisch-afrikanischen Reiseweges Gegenstand verstärkten Interesses. Als dann in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts die Entdeckungsreisen einer Anzahl Forscher, unter denen die Deutschen einen hervorragenden Platz einnahmen, einsetzten, war damit einer allgemeinen Aufschließung und politischen Aufteilung Afrikas der Weg geebnet. An dem allgemeinen „run" in den achtziger Jahren auf die noch „herrenlosen" Gebiete Afrikas beteiligte sich auch Deutschland und nahm Länderstrecken in West-, Südwest- und Ostafrika in Verwaltung.

1914, also im Jahre des Ausbruchs des Weltkrieges, hatten folgende Staaten afrikanischen Kolonialbesitz: Frankreich, England, Deutschland, Belgien, Portugal, die Türkei, Italien und Spanien.

Der deutsche Kolonialbesitz in Afrika, der für die Entwicklung des deutschen Handels und der deutschen Seeschiffahrt eine bedeutsame Rolle spielte, umfaßte die Kolonien Togo, Kamerun, Deutsch-Südwestafrika und Ostafrika. Der Völkerbund übergab diese Kolonien nach Beendigung des Weltkrieges auf Grund des Versailler Vertrages an die Mandatare England, Frankreich, die Südafrikanische Union und Belgien[1].

Als selbständige Staaten bestehen heute nur noch Abessinien, Liberia und Ägypten. Liberia ist allerdings längst stark in Abhängigkeit von Amerika, und Ägyptens Unabhängigkeit, die im Jahre 1922 formell von England zugestanden wurde, ist bisher ohne jeden praktischen Belang geblieben. Tanger an der Nordküste Afrikas gegenüber Gibraltar ist als neutrales Gebiet einem internationalen Schiedsgericht unterstellt.

Hand in Hand mit der politischen Aufteilung ging eine langsame, aber stetig zunehmende wirtschaftliche Erschließung des Landes. Infolge der Unzugänglichkeit des Hinterlandes waren es zunächst einige bevorzugte Küstenplätze, die zu Hafen- und Warenstapelplätzen für die von den Eingeborenen eingetauschten Landesprodukte ausgebaut wurden.

Die Hemmungen einer großzügigen Besiedlung afrikanischen Landes sind vor allem klimatischer Natur. Eine längere regelmäßige und anstrengende körperliche Arbeit ist in vielen Gebieten weder für Eingeborene noch für Weiße möglich. Feuchtigkeit und Hitze begünstigen die Entstehung von Tropenkrankheiten, die oft einen tödlichen Ausgang nehmen oder doch eine dauernde Herabsetzung der Arbeitskraft

[1] Siehe hierzu Tabelle I Seite 3 (nach Jaeger, Göschen-Band 911, S. 84).

des Weißen im Gefolge haben, so daß ein längerer Aufenthalt in ein und demselben Gebiete, abgesehen von den Hochplateaus und den bevorzugten Mittelmeer- und Südafrikanischen Ländern überhaupt nicht möglich ist. Weite Gebiete haben wüstenhaften Charakter ohne genügenden und regelmäßigen Regenfall, so daß Landwirtschaft und Viehzucht in Ländern wie z. B. Südwestafrika mit großen Opfern und ungewöhnlichem Risiko verbunden ist. Dazu kommt, daß der Mangel an Trinkwasser oder die schwierige Beschaffung desselben in manchen Gebieten Ansiedlungen von vornherein verhinderte.

Die politische Aufteilung Afrikas seit dem Ende des Weltkrieges

Tabelle I

	1000 qkm	1000 Einwohner	Einwohner auf 1 qkm	1000 Weiße
a) Kolonien				
Britische Kolonien	8206	45944	5	1596
Französische Kolonien	9918	33190	3	1262
Belgisch-Kongo	2365	8431	3	8
Portugiesische Kolonien (einschl. Madeira u. Azoren)	2409	6158	3	445
Italienische Kolonien	2020	1643	1	33
Spanische Kolonien (einschl. Kanaren und Rifgebiet)	347	1456	4	500
b) Internationales Einflußgebiet				
Tanger	0,6	60		
c) Selbständige Staaten				
Ägypten	994	13387	(13)	147
Abessinien	1120	8000	7	
Liberia	95	1500	16	
d) Mandate, ehemals deutsche Kolonien				
Ostafrika	997	7666	8	5[1]
Südwestafrika	835	237	0,3	19[2]
Kamerun	790	5000	6	2[3]
Togo	87	1032	12	0,4[4]
	30183	133704	4,4	4017

[1] Davon 943 000 qkm, 4,2 Millionen Einwohner unter dem Namen Tanganyika Territory britisches Mandat. Die Landschaften Ruanda und Urundi (54 000 qkm, 3½ Mill. Einwohner) belgisches Mandat. Das Kiongadreieck an der Südspitze der Kolonie wurde Portugiesisch-Ostafrika zugesprochen (Zusatz des Verfassers).

[2] Mandat der Südafrikanischen Union.

[3] Davon der nordwestliche Streifen mit dem Kamerunberg, etwa 90 000 qkm britisches, 430 000 qkm französisches Mandat. Neukamerun, das das Deutsche Reich 1911 von Frankreich durch Vertrag erworben hatte, hat Frankreich annektiert und Französisch-Äquatorialafrika wieder angegliedert.

[4] Davon der westliche Teil 35 000 qkm britisches, der östliche Teil 52 200 qkm französisches Mandat.

In den deutschen Kolonien, die zusammen ein Areal von 2,7 Millionen Quadratkilometer umfaßten, und in denen besonders in den letzten zehn Jahren vor Ausbruch des Weltkrieges große Anstrengungen gemacht wurden, deutsche Ansiedler heranzuziehen, betrug die Zahl der Siedler im Jahre 1914 in Deutsch-Ostafrika 6000, in Kamerun 2000 und in Deutsch-Südwestafrika 14 830 Weiße[1].

Das riesige, etwa 3 576 000 Quadratkilometer umfassende Gebiet Französisch-Westafrika wies 1923 eine Bevölkerung von etwa 13 Millionen Eingeborenen und nur 11 960 Europäern auf[2].

Erst in den letzten Jahrzehnten, also etwa seit Beginn dieses Jahrhunderts, ist es mit Hilfe von Wissenschaft und Technik gelungen, die Hemmnisse zum Teil zu überwinden und damit eine wirtschaftliche Ausnutzung der natürlichen Reichtümer des Landes in die Wege zu leiten. Heute sind in fast allen Kolonien Stichbahnen und Autostraßen von der Küste bis ins Innere des Landes gebaut oder noch im Bau, die nun auch das Hinterland in den Welthandel einbeziehen. In der Bekämpfung der Tropenkrankheiten hat die Wissenschaft Hervorragendes geleistet. Die zunehmende Kultivierung des Bodens, die durch die Ausrodung von Urwäldern und Anlegung von zum Teil künstlich bewässerten Plantagen gefördert wird, zeitigt gute Erfolge, so daß den einzelnen Kolonien in den letzten Jahren verhältnismäßig große Auslandkapitalien zu Meliorations- und Anlagezwecken zur Verfügung gestellt worden sind. In diesem Zusammenhange sei an die Anlage amerikanischer Baumwollplantagen in Liberia, an den Bau der Angola-Katanga-Bahn und an den Bau des Hafens Takoradi in Westafrika erinnert.

Die Erschließung und wirtschaftliche Ausnutzung des Landes fand ihren mächtigsten Ansporn in dem wirtschaftlichen Wettstreit der Kolonialvölker, der etwa Ende des vorigen Jahrhunderts in verstärktem Maße einsetzte.

Unter der Leitung von Europäern erfuhr der Anbau von landwirtschaftlichen Kolonialprodukten und die Gewinnung bergbaulicher Erzeugnisse einen außerordentlichen Aufschwung, wodurch vor allem der Handel mit den Mutterländern stark anwuchs und eine gewisse Beeinflussung der Weltwirtschaftsmärkte sich geltend machte. Diese Entwicklung fand eine starke Stütze in der Handelsschiffahrt, die in jenen Jahren die sich ihr entgegensetzenden Schwierigkeiten wirtschaftlicher und politischer Art sowie die naturgegebenen Hemmnisse in zähem Kampfe zu überwinden vermochte und in verhältnismäßig kurzer Zeit den Kontinent mit einem weitverzweigten und zum Teil vorbildlich organisierten Liniennetz umzog. An dieser Entwicklung haben deutsche Reedereien einen hervorragenden Anteil. Es ist der Zweck dieser Arbeit, die Entwicklung der deutschen Schiffahrt nach Afrika darzustellen und ihre Stellung innerhalb des afrikanischen Überseeverkehrs zu würdigen.

✡ ✡

[1] Zimmermann, Emil, Die Bedeutung Afrikas für die deutsche Weltpolitik, Berlin 1917.

[2] Thorbecke, Franz, Afrika; Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels, 2. Band, Wien 1927, S. 162.

I. Abschnitt

Historische Übersicht

✡ ✡

1. Die Entwicklung der deutschen Schiffahrt nach Afrika in der Zeit vor der Einrichtung eines regelmäßigen Linienverkehrs

Bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bestand nur ein geringer europäischer Schiffahrtsverkehr mit den afrikanischen Häfen, an dem die deutsche Flagge einen verschwindend kleinen Anteil hatte. England hatte bis auf einige Mittelmeerhäfen fast den gesamten Seeverkehr nach Afrika, der bis dahin zum überwiegenden Teile von der Segelschiffahrt bewältigt wurde, an sich gerissen.

Am ungünstigsten lagen die Verhältnisse für die deutsche Schiffahrt in den Gebieten Nordafrikas. Hier war die noch heute bestehende Vormachtstellung der Handelsflotte der europäischen Mittelmeerstaaten nicht zu brechen.

Nur in Marokko hatten sich schon lange vor der Reichsgründung deutsche Kaufleute niedergelassen und in den beiden wichtigsten Hafenplätzen des Landes, Tanger und Casablanca, eigene Kaufhäuser gegründet, die den Ausgangspunkt für den deutsch-marokkanischen Seeverkehr bildeten[1]. Die deutschen Linien haben aber erst später mit Erfolg den Kampf gegen die fremden Schiffahrtslinien durchzuführen vermocht. Noch im Jahre 1877 verkehrte im Hafen Tanger kein deutsches Schiff[2].

An der Westküste Afrikas war nach der Unterdrückung des Sklavenhandels ein Stillstand des Überseeverkehrs eingetreten. Erst in den vierziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als der Handel mit den afrikanischen Naturprodukten Palmkerne, Palmöl und Elfenbein einsetzte, entwickelte sich allmählich ein europäisch-afrikanischer Seeverkehr, an dem sich auch einige deutsche Schiffe beteiligten. Besonders waren es hamburgische Kaufmannsreedereien, unter denen

[1] Gebr. Marx & Co., Marokko und der deutsche Kaufmann, in „Wirtschaftsdienst" Nr. 24 vom 14. Juni 1918.

[2] Kürchhoff, D., Die Schiffahrt nach Afrika unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Flagge, in „Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft", Berlin, Nr. 8 vom August 1906, S. 256.

Firmen wie C. Woermann, Adolph Jacob Hertz, Wm. O'Swald & Co., Hansing & Co. die bedeutendsten sind[1]. Die Schiffe waren damals nicht nur Transportmittel, sondern zugleich Kaufläden; die Eingeborenen brachten die Landeserzeugnisse direkt an Bord der Schiffe und tauschten dagegen gleichzeitig die von dem Kaufmannsreeder in Deutschland verfrachteten Artikel ein. Das Schiff blieb solange an der Küste, bis die für solche Geschäfte angebrachten Güter ausgetauscht waren. Als die Handelsbeziehungen sich weiter ausdehnten und mit den zunehmenden Ansprüchen der Eingeborenen eine größere Auswahl von Frachtgütern erforderlich war, wurden feste Niederlassungen an der Küste errichtet und diese zu Faktoreien ausgebaut[2]. Diese stapelten die aufgekauften Landeserzeugnisse auf und knüpften neue Handelsbeziehungen im Lande an, so daß damit die Grundlage für die Einrichtung eines regelmäßigen Schiffsdienstes geschaffen wurde. Es handelte sich dabei hauptsächlich um den selbständigen Negerstaat Liberia und die südlich davon gelegenen englischen Kolonialländer.

Der deutsche Schiffsverkehr war im Verhältnis zu dem an erster Stelle stehenden englischen Verkehr recht bescheiden; so liefen im Jahre 1869 zehn deutsche Dampfer den Hafen Lagos (Nigeria) an, im Hafen Monrovia (Liberia) erschienen im Jahre 1874 sechs deutsche Schiffe, im Hafen von Gabun (Frz. Kamerun) zeigte im Jahre 1877 nur ein Schiff die deutsche Flagge.

Der Seeverkehr nach den französischen Kolonien Westafrikas war fast ausschließlich den französischen Schiffen vorbehalten, zumal die einschränkenden Bestimmungen des im Jahre 1799 erlassenen Gesetzes, welches bis 1868 Gültigkeit behielt, noch lange Jahre nachwirkten und die ausländische Schiffahrt im Verkehr mit den erwähnten Gebieten nahezu ausschlossen[3].

Während Togo und Kamerun durch die Schiffe der Woermann-Linie schon frühzeitig in das deutsche Überseeverkehrsnetz einbezogen worden sind, hatte Deutsch-Südwestafrika bis zum Jahre 1892 keine direkte Verbindung mit dem Mutterlande. Die Kolonie war nur über den Hafen Kapstadt zu erreichen, von welchem englische Schiffe nach Walfischbai fuhren. Die Abfahrten waren von Wind und Wetter abhängig; die Reise auf der 720 englische Meilen langen Strecke nahm 10 bis 15 Tage in Anspruch. In den achtziger Jahren stellte die Westafrikanische Kompagnie einen Dampfer auf dieser Strecke in Dienst, der auch Lüderitzbucht, aber nicht Swakopmund, anlief. Erst seit 1894 wurde der letztere Hafen von Kapstadt aus regelmäßig sechswöchentlich von dem Segelschiff „Harry Mundahl" angelaufen; seit 1896 versah der deutsche Dampfer „Leutwein" den Dienst zwischen Kapstadt und Lüderitzbucht/Swakopmund[4].

Ein direkter Verkehr zwischen Deutschland und Deutsch-Südwestafrika bestand seit 1892 durch gelegentliche Dampferfahrten, die auf

[1] Mathies, Otto, Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 53 ff.

[2] Woermann, Ed., Hamburg und die Entwicklung Westafrikas, „Wirtschaftsdienst" Nr. 24 vom 24. Juni 1918.

[3] Kürchhoff, a. a. O., S. 569.

[4] Die Woermann-Linie während des Aufstandes in Deutsch-Südwestafrika, Hamburg 1906, S. 12.

Veranlassung der Deutschen Kolonial-Gesellschaft stattfanden. Um den Anforderungen des zunehmenden Überseeverkehrs mit der Kolonie zu genügen, sah sich die Gesellschaft veranlaßt, die im Anfang viermonatlichen Abfahrten bis zum Jahre 1897 auf monatliche Abfahrten zu vermehren, in deren Fahrplan auch Kapstadt mit einbezogen wurde. Vom Jahre 1899 beginnt eine neue Epoche durch die Einbeziehung der südwestafrikanischen Häfen in das Liniennetz der Woermann-Linie.

Nach dem Kapgebiet bestand bereits seit dem Jahre 1850 eine regelmäßige Verbindung von Europa, die von englischen Linien betrieben wurde, von denen die sich später zusammenschließenden und von der englischen Regierung durch Subventionen unterstützten Castle Mail Packets Line und Union Steamship Company noch heute im Südafrika-Verkehr eine große Rolle spielen. Die Dampfer dieser Linien vermittelten auch den Kapverkehr mit Hamburg. Deutsche Schiffe, hauptsächlich Segelschiffe, liefen nur selten die Kaphäfen an. Im Jahre 1880 machte der Hamburger Reeder Sloman erstmalig den Versuch, einen regelmäßigen Schnelldampferverkehr mit Südafrika durch die Gründung einer deutsch-australischen Linie herzustellen. Die englischen Linien richteten jedoch als Abwehrmaßnahme gegen die deutsche Konkurrenz sofort direkte Abfahrten von Hamburg ein, so daß Sloman bald darauf seine Fahrten über das Kap einstellen mußte. Der deutsche Überseeverkehr nach Südafrika blieb damit wie bisher auf einige wenige und unregelmäßige Schiffsabfahrten beschränkt[1]. Erst durch die Gründung der subventionierten Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg war es möglich, der englischen Konkurrenz erfolgreich zu begegnen und einen regelmäßigen europäisch-südafrikanischen Verkehr mit deutschen Schiffen durchzuführen.

Die Dampfer dieser Linie vermittelten aber vor allem den Verkehr zwischen Deutschland und den ostafrikanischen Kolonien, mit denen bis zum Jahre 1890 ebenfalls keine regelmäßige direkte deutsche Verbindung bestanden hatte. Einige Segelschiffe wurden von den bereits obenerwähnten Hamburger Firmen Wm. O'Swald & Co. und Hansing & Co., welche sich aus dem Westafrikageschäft ganz zurückgezogen hatten, seit 1846 bzw. 1853 im Dienste des eigenen Geschäftes von Hamburg nach Zanzibar und der portugiesischen Westküste Afrikas expediert. Seit 1887 fand ein Überseedampfer von 1000—1300 N.-R.-T. in der Ostafrikafahrt Beschäftigung, der aber auch lediglich Waren der Kaufmannsreederei O'Swald & Co. beförderte[2].

Mit der weiteren Entwicklung der deutschen Kolonien und dem wirtschaftlichen Aufschwung der anderen afrikanischen Länder machte sich in Deutschland im Interesse des allgemeinen Güterverkehrs ein dringendes Bedürfnis nach regelmäßigen Schiffsabfahrten nach Afrika mit verkürzter Reisedauer geltend. Die einzelnen Kaufmannsreedereien waren nicht in der Lage, die dazu erforderliche größere Anzahl von schnellaufenden Dampfschiffen zu unterhalten und das damit verbundene Risiko auf sich zu nehmen. So wandten diese sich mehr und

[1] Kürchhoff, a. a. O., S. 569.
[2] Mathies, a. a. O., S. 56/57.

mehr dem eigentlichen Export- und Importgeschäft zu und überließen die Schiffahrt den Linienreedereien, wie sie sich in den Afrika-Spezialreedereien, der Woermann-Linie, der Deutschen Ost-Afrika-Linie und der Hamburg-Bremer Afrika-Linie im Laufe der Zeit herausgebildet hatten.

☆ ☆

2. Die deutschen Linienreedereien im Überseeverkehr nach Afrika

a) Die Woermann-Linie[1]

Die deutsche Handelsschiffahrt nach Afrika hat, wie bereits erwähnt, ihre Anregung hamburgischen Kaufleuten zu verdanken, unter denen der Name Woermann an erster Stelle steht.

Carl Woermann gründete im Jahre 1837 in Hamburg die Firma C. Woermann, die zunächst ein Ausfuhrgeschäft nach Mittel- und Südamerika betrieb. Das Geschäft wurde später zu einem allgemeinen Ein- und Ausfuhrgeschäft erweitert, das seine Handelsbeziehungen auf Ostindien, Australien und auf Nord-Guinea ausdehnte. Im Jahre 1847 wurde mit der „Eleonore", einer Brigg von 78 C. L., das Reedereigeschäft aufgenommen[2]. Nach der großen Krise im Jahre 1857 wurden die Handelsbeziehungen nach Australien aufgegeben und das Afrikageschäft weiter ausgebaut, bis die Firma sich ausschließlich diesem Geschäft widmete und es dank der zähen Schaffenskraft und der zielbewußten Tätigkeit ihrer Leiter zu einem ungeahnten Aufschwung brachte.

Carl Woermann hat im Jahre 1849 mit seinem kleinen Kutter „Constance" zum ersten Male die Liberiaküste befahren[3]. Drei Jahre später wurde ein eigens für die Afrikafahrt gebautes Schiff, der kleine Dreimastschoner „Liberia", ausgerüstet. Mit Zunahme des Handels erfolgte die Gründung eigener Faktoreien in Liberia, auf das sich die Handelsbeziehungen in den fünfziger und Anfang der sechziger Jahre beschränkten. 1862 wurden die ersten Niederlassungen in Gabun (Französisch-Äquatorialafrika) im Kamerungebiet errichtet[4].

Die Reederei der Firma war in diesen Jahren eine ausgesprochene Kaufmannsreederei, denn es wurden ausschließlich Waren auf eigene Rechnung zur Versorgung der Faktoreien befördert und die an der Küste aufgekauften Landeserzeugnisse abgeholt. Daneben wurde von den Schiffen auch Küstenhandel getrieben, der mit der Ausdehnung der Faktoreien später abnahm. Bis zum Jahre 1879 hatte die Reederei

[1] Akten: Woermann-Linie A.-G., Welt-Wirtschafts-Archiv Hamburg.

[2] Mathies, Otto, a. a. O., S. 52.

[3] Momulu Massaquoi, The Republic of Liberia, Hamburg 1926, S. 55.

[4] Das Spezial-Archiv der deutschen Wirtschaft, R. & H. Hoppenstedt, Berlin 1929, Woermann-Linie A.-G.

nur Segelschiffe in Fahrt. In diesem Jahre erfolgte die Einstellung des ersten Dampfers; die Zahl der bis dahin in Fahrt gestellten Segelschiffe war auf 12 Schiffe von zusammen 6516 N.-R.-T. angewachsen[1].

Anfang der achtziger Jahre richtete die Reederei den ersten regelmäßigen Dienst zwischen Hamburg und Westafrika ein, nachdem eine englische Reederei bereits seit dem Jahre 1879 eine Linie auf der gleichen Strecke betrieben hatte. Die Reichspost schloß darauf im Jahre 1882 mit der nunmehr unter dem Namen „Africanische Dampfschiffs-A.-G. (Woermann-Linie)" und von der Firma C. Woermann getrennt betriebenen Reederei den ersten Vertrag über Beförderung von Briefpost nach und von Afrika ab[2]. Bis zum Jahre 1899 wurden die Häfen der Westküste bis nach Portugiesisch-Westafrika, also auch die von Togo und Kamerun, angelaufen, dann wurde auf Grund eines Vertrages mit der Deutschen Siedlungs-Gesellschaft für Südwestafrika auch Swakopmund in den Fahrplan einbezogen und dieser Hafen regelmäßig zweimonatlich bedient. Die Kolonialverwaltung, welche der Siedlungsgesellschaft die Beförderung der Regierungsgüter übertragen hatte und daher an diese höhere Frachten bezahlen mußte als bei direkter Verschiffung, leitete nun Verhandlungen mit der Woermann-Linie[3] ein, um eine Neuregelung der Verschiffungen herbeizuführen.

Es kam schließlich ein Vertrag mit der Kolonialverwaltung zustande, nach welchem der Woermann-Linie die Beförderung der Regierungsgüter zunächst für die Zeit 1901—1903 zu festen Sätzen übertragen wurde. Die Linie mußte sich aber verpflichten, einen monatlichen direkten Dampferdienst zwischen Hamburg und den Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht einzurichten mit einer Höchstreisedauer von 30 Tagen[4]. Der Vertrag sah für diesen Dienst die Einstellung zweier Neubauten von je 5000 Tonnen Tragfähigkeit mit Passagiereinrichtung vor. Neben dieser Linie war eine vierwöchentliche Verbindung zwischen Kapstadt, Lüderitzbucht und Swakopmund herzustellen. Auf dieser Strecke verkehrte seit 1896 der kleine Dampfer „Leutwein" (324 B.-R.-T.) auf Grund eines Vertrages, den der Eigentümer des Dampfers, der frühere Oberleutnant der Schutztruppe E. F. Troost, mit dem Reichspostamt abgeschlossen hatte[5]. Dieser Dampfer ging in den Besitz der Woermann-Linie über, wurde aber bald durch einen größeren ersetzt. Durch die Einstellung eines zweiten Dampfers im Jahre 1906 konnte die Linie Kapstadt—Swakopmund in vierzehntägigem Abstande befahren werden. Der obenerwähnte Vertrag mit der Kolonialverwaltung wurde vom 1. Januar 1904 ab auf weitere 3 Jahre verlängert[6]. Die auf dieser Strecke verkehrenden Dampfer hatten auch

[1] 1882 hatte die Reederei noch 8, 1883 7, 1884—1887 4 Segelschiffe, die in letzterem Jahre verkauft wurden. Mathies, a. a. O., S. 53.

[2] Spezial-Archiv, a. a. O., S. 1; Kürchhoff, a. a. O., S. 572.

[3] Gründung 1884 mit einem Aktienkapital von 3 Mill. Mk. Die Gesellschaft übernahm 5 Dampfer und bestellte sofort weitere 3 Dampfer (Spezial-Archiv). 1895 Umwandlung der Firma in eine G. m. b. H. 1902 Änderung der Gesellschaftsform in eine Kommanditgesellschaft.

[4] Gallus, Schiffahrtsverbindungen mit unseren Kolonien, in „Deutsches Kolonial-Jahrbuch" 2. Jahrgang, Essen, S. 150.

[5] Für die Unterhaltung dieser Verbindung zahlte das Reichspostamt an Troost eine jährliche Summe von 10000 Mk. (Die Woermann-Linie während des Aufstandes, a. a. O., S. 12.)

[6] Mathies, a. a. O., S. 181.

gleichzeitig die Post zu befördern, wofür der Woermann-Linie nach dem mit der Reichspost abgeschlossenen und zuletzt im Jahre 1908 verlängerten Vertrage eine Vergütung von jährlich 10 500 Mark gezahlt wurde[1].

In dieser Zeit wurde auch ein Vertrag der Woermann-Linie mit der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen, wonach die erstere mit dem Transport des zur Erschließung der Otavi-Kupferfelder benötigten Bahnmaterials betraut wurde. Da der Abtransport der Schienen über Emden zu erfolgen hatte, sah sich die Woermann-Linie veranlaßt, monatlich einen Dampfer von diesem Hafen zu expedieren. Damit vermehrten sich die Abfahrten von Deutschland auf zweimal monatlich. Da für diese Dampfer jedoch keine genügende Heimfracht vorhanden war, die auch nicht durch die Miteinbeziehung westafrikanischer Häfen in die heimkehrenden Fahrten beschafft werden konnte, gestaltete sich die Lage der Gesellschaft durchaus nicht zufriedenstellend. Hierin trat eine plötzliche Änderung ein, als die Aufstände der Hereros und Hottentotten im Jahre 1904 große Transporte an Truppen, Pferden und Heeresmaterial nach Deutsch-Südwestafrika notwendig machten. Für diese Transporte, deren Beförderung der Woermann-Linie vertraglich nicht zustand, wurden von der Kolonialverwaltung zunächst Dampfer des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika Linie, der Deutschen Ost-Afrika-Linie und anderer Reedereien gechartert. Die Transportraten dieser Gesellschaften hielten sich jedoch auf der gleichen Höhe wie die von der Woermann-Linie geforderten. Die Kolonialverwaltung hielt es daher für ratsam, der Woermann-Linie, die über eine ausgezeichnete Organisation in den von ihr befahrenden afrikanischen Hafenplätzen verfügte, die Kriegstransporte nach Südwestafrika zur alleinigen Abwicklung zu übertragen.

Zur Durchführung dieser Transporte mußte die Woermann-Linie eine vollständige Um- und Neugestaltung ihrer Flotte vornehmen. Zunächst wurden einige Dampfer aus der Westafrikafahrt herausgenommen, weitere 5 Dampfer mit 24 300 B.-R.-T. angekauft und 6 Neubauten mit 36 800 B.-R.-T. sofort in Auftrag gegeben[2].

Bei Beendigung der Kriegstransporte im Jahre 1906 hatte die Flotte einen Bestand von 48 Schiffen von zusammen 126 000 B.-R.-T. Mit dem Anwachsen des Schiffsparks war gleichzeitig eine Zunahme in der Größe und der Fahrtgeschwindigkeit der einzelnen Dampfer erfolgt. Während die älteren Schiffe einen Raumgehalt von etwa 1300—2300 Tonnen aufwiesen und eine Höchstgeschwindigkeit von 8 Knoten entwickelten, betrug der Raumgehalt der Neubauten etwa 5000—6000 Tonnen und die Fahrtgeschwindigkeit etwa 12 Seemeilen in der Stunde. Diese Schiffe waren im Gegensatz zu den älteren Schiffen, die fast ausschließlich der Frachtfahrt dienten, mit erstklassigen Einrichtungen zur Beförderung von Passagieren versehen, da in diesen Jahren erst ein nennenswerter Passagierverkehr sich zu entwickeln begann.

Die Woermann-Linie war mit einer derartig vergrößerten Flotte in der Lage, die zahlreichen Häfen der afrikanischen Westküste monatlich

[1] Deutsches Kolonial-Lexikon, Artikel Schiffsverträge, 1. Band, S. 283.

[2] Die Woermann-Linie während des Aufstandes, a. a. O., S. 9.

ein- oder zweimal regelmäßig zu bedienen und damit ihr Arbeitsgebiet erheblich zu erweitern. Welchen Einfluß die Woermann-Linie damals schon an der Westküste besaß, geht daraus hervor, daß sie selbst in den englischen Kolonien in ernsthaften Wettbewerb zu den verschiedenen englischen Großreedereien trat. In Lagos, dem wichtigsten englischen Hafenplatz in Westafrika, war die deutsche Tonnage z. B. im Jahre 1905 mit 30,9%, die englische mit 69,0% vertreten[1]. Ähnlich lagen die Verhältnisse in den anderen westafrikanischen Gebieten.

Das Jahr 1906 war für die weitere Entwicklung nicht nur der Woermann-Linie, sondern auch des gesamten zukünftigen deutsch-afrikanischen Seeverkehrs von entscheidender Bedeutung. Wie an anderer Stelle noch auszuführen ist, trat in diesem Jahre zum ersten Male eine ernsthafte deutsche Konkurrenz für die Woermann-Linie auf, die eine gänzliche Umgestaltung ihrer Betriebsorganisation im Gefolge hatte. Die Woermann-Linie, bis dahin eine der größten Privatreedereien, mußte ihre Selbständigkeit zum Teil aufgeben und Anlehnung an die Hamburg-Amerika Linie suchen, mit der sie eine Betriebsgemeinschaft schloß. Die anderen deutschen Afrika-Reedereien, die Deutsche Ost-Afrika Linie und die erwähnte Konkurrenzlinie, die Hamburg-Bremer Afrika-Linie, schlossen sich im folgenden Jahre dieser Verbindung an, die dann fernerhin unter dem Namen „Deutscher Afrika-Dienst" den deutsch-afrikanischen Schiffsverkehr nach gemeinsamen Richtlinien regelte.

b) Die Deutsche Ost-Afrika-Linie[2]

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie ist die einzige deutsche Reederei, deren Gründung einem Subventionsangebot zu verdanken ist.

Bereits am 20. November 1884 wurde dem Reichstag von der Regierung ein Gesetzentwurf vorgelegt, der neben der Errichtung einer subventionierten ostasiatischen und australischen Linie eine solche nach Afrika in Vorschlag brachte. Man dachte daran, eine Hauptlinie nach Südafrika mit dem Zielpunkt in Zanzibar zu errichten, von der sich vom ersten afrikanischen Anlaufhafen Goree (Französisch-Senegal) eine westafrikanische Linie abzweigen sollte. Für diese Linien war ein Betrag von einer Million Mark ausgeworfen. Es wurde damals auch bereits der Plan gefaßt, eine Ostafrikalinie im Anschluß an die ostasiatischen und australischen Linien von Aden nach Zanzibar zu schaffen[3]. Alle diese Pläne fanden aber keine Billigung des Reichstages. Gleichwohl entwickelte sich die Westafrikalinie unter der Initiative Woermanns auch ohne staatliche Mittel recht günstig, während die Süd- und Ostküste weiter ohne direkten deutschen Linienverkehr blieb.

Am 5. Januar 1890 brachte die Reichsregierung einen neuen Gesetzentwurf ein, der den Reichskanzler ermächtigen sollte, „die Einrichtung

[1] Kürchhoff, a. a. O., S. 572—574.

[2] Akten: Deutsche Ost-Afrika-Linie A.-G., Welt-Wirtschafts-Archiv Hamburg.

[3] Müller, P. G., Die Entwicklung der subventionierten Reichspostdampferlinien, Berlin und Leipzig 1901, S. 27.

und Unterhaltung einer regelmäßigen Postdampfschiffsverbindung zwischen Deutschland und Ostafrika auf eine Dauer bis zu zehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer im Wege der engeren Submission zu übertragen und in dem hierüber abzuschließenden Vertrage eine Beihilfe bis zum Höchstsatze von jährlich 900 000 Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen[1]."

Von einer Berücksichtigung der westafrikanischen Linien, die den Kernpunkt des Antrages vom Jahre 1884 bildeten, war dieses Mal ganz abgesehen worden, da diese Linien sich günstig entwickelt hatten und eine Subventionszahlung daher nicht mehr für notwendig erachtet wurde. Zudem war das politische Interesse in jenen Jahren besonders auf das ostafrikanische Kolonialgebiet gerichtet.

Nachdem der Gesetzentwurf bei der ersten Beratung im Reichstag der Budgetkommission überwiesen worden war, erfolgte in der dritten Lesung am 21. Januar 1890 die Annahme mit unwesentlichen Ergänzungen, worauf am 1. Februar 1890 das Gesetz verkündigt wurde[2]. In Ausführung des Gesetzes wurde eine Reihe geeigneter Schiffahrtsunternehmer aufgefordert, Angebote zur Übernahme und Einrichtung der geplanten Linie abzugeben. Eine Anzahl der aufgeforderten Hamburger Reedereifirmen, unter ihnen C. Woermann, Hansing & Co., F. Laeisz und Aug. Bolten, schlossen sich zusammen, um mit Unterstützung von Hamburger und Berliner Banken ein gemeinsames Angebot abzugeben. Dieses Angebot wurde von der Regierung als vorteilhaftestes betrachtet und gelangte zur Annahme.

Am 19. April 1890 fand die Gründung der neuen Reederei mit einem Aktienkapital von 6 Millionen Mark unter dem Namen „Deutsche Ost-Afrika-Linie" statt. Von dem Aktienkapital übernahmen die Banken mehr als 5 Millionen Mark, die Restsumme übernahmen die einzelnen Reeder. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats wählte man Adolph Woermann[3]. Am 5./9. Mai wurde der Vertrag zwischen der Deutschen Ost-Afrika-Linie und dem Reichskanzler abgeschlossen.

Nach dem Vertrage[4] hatte die Gesellschaft folgende Linien einzurichten:

A. Eine Hauptlinie von Hamburg über einen niederländischen oder einen belgischen Hafen, Lissabon, Neapel, Port Said, Aden, Zanzibar, Daressalam und Mozambique nach der Delagoabay;

B. eine Küstenlinie von Zanzibar über Bagamoyo, Sadani, Pangani, Tanga oder Daressalam, Pemba und Mombassa nach Lamu;

C. eine Küstenlinie von Zanzibar über Kilwa, Lindi, Ibo, Quelimane und Chiloane nach Inhambane.

Durch die Einrichtung der Küstenlinien sollte der Hauptlinie das Anlaufen der kleinen Küstenplätze erspart und damit unnütze Verzögerungen vermieden werden. Auf den Linien A und C sollten jährlich

[1] Aktenstück Nr. 106 der Drucksachen des Reichstages 1889—1890 nach Jaensch, Georg, Die deutschen Dampfersubventionen, Berlin 1907, S. 34.

[2] Jaensch, a. a. O., S. 35.

[3] Mathies, a. a. O., S. 121—122.

[4] Veröffentlicht im Zentralblatt für das Deutsche Reich, 1890, S. 122 ff., teilweise wiedergegeben in Jaensch, a. a. O., S. 142.

13 Fahrten in jeder Richtung bei vierwöchentlichen Abfahrten stattfinden, für die Linie B waren jährlich 26 Fahrten in Zeitabständen von 14 Tagen vorgesehen. Zur Durchführung des Dienstes sollten auf der Hauptlinie wenigstens 4 neue Dampfer mit einem Bruttoraumgehalt von nicht unter 2000 Tonnen, auf den Küstenlinien 2 neue Dampfer mit einem Raumgehalt von mindestens 500 B.-R.-T. eingestellt werden. Die Hauptdampfer sollten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von $10^1/_2$ Seemeilen entwickeln, die Geschwindigkeit der Küstendampfer war so zu gestalten, daß die Anschlüsse an die Hauptdampfer rechtzeitig erreicht werden konnten. Nach den Vertragsbestimmungen mußten die neueinzustellenden Dampfer auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut werden.

Nach einigen vorläufigen Fahrten im Jahre 1890, die im zehnten Jahre angerechnet werden sollten, war mit den regelmäßigen Fahrten spätestens im März 1891 zu beginnen. Am 23. Juli 1890 verließ das erste Schiff der neuen Linie den Hamburger Hafen; die weitere Abfertigung der Schiffe wurde dann in Übereinstimmung mit dem Vertrage regelmäßig durchgeführt.

Der Fahrplan der Linien erfuhr nach dem am 1. Juli 1890 abgeschlossenen deutsch-englischen Abkommen über das Sultanat Zanzibar eine tiefgreifende Änderung, da nunmehr der Mittelpunkt des deutsch-ostafrikanischen Handelsverkehrs von Zanzibar nach Daressalam verlegt wurde. Die ab Anfang März 1891 expedierten Dampfer liefen auf der Hauptlinie Daressalam vor Zanzibar an und bedienten auch die deutschen Häfen Tanga und Lindi. Die Küstenlinien wurden statt wie bisher in eine nördliche und südliche, in eine deutsche und portugiesische Zweiglinie geschieden. Die deutsche Linie nahm ihren Ausgang in Daressalam und machte eine doppelte Rundfahrt einmal nach den südlichen, dann nach den nördlichen Häfen der deutschen Kolonie, unter jedesmaliger Einbeziehung des Hafens von Zanzibar. Die portugiesische Linie befuhr die Strecke von Zanzibar über die portugiesischen Küstenplätze nach Inhambane. Die englischen Häfen Lamu, Pemba und Mombassa wurden nicht mehr angelaufen[1].

Im Jahre 1892 wurden die Fahrten auf der Hauptlinie ohne Erhöhung der Subvention bis Durban ausgedehnt; die Abfahrten erfolgten ab 1896 dreiwöchentlich und ab 1898 zweiwöchentlich. Seit dem Jahre 1892 expedierte die Deutsche Ost-Afrika-Linie auch regelmäßig einige Dampfer auf der Strecke Ostafrika—Bombay[2].

Der im Jahre 1900 mit der Reichsregierung neu abgeschlossene Vertrag[3] sah wesentliche Änderungen der Bestimmungen vor. Zunächst waren die vierzehntägigen Abfahrten der Hauptlinie vertraglich sichergestellt, dann war eine direkte Verbindung der bisher nur von den Küstenlinien angelaufenen Plätze mit Deutschland vorgesehen. Wesentlich war vor allem die Einbeziehung des Kaplandes in den Fahrplan der Hauptlinie, um einem dringenden Bedürfnis des zunehmenden deutsch-

[1] Jaensch, a. a. O., S. 36.

[2] Gallus, a. a. O., S. 154.

[3] Veröffentlicht im Reichsanzeiger Nr. 186 vom 7. August 1900 und im Amtsblatt des Reichspostamtes Nr. 53/1900; siehe Jaensch, a. a. O., S. 44.

südafrikanischen Überseehandels gerecht zu werden[1]. Die Geschwindigkeit der Hauptdampfer sollte auf der Strecke Hamburg—Kapstadt und Daressalam—Neapel durchschnittlich 12 Seemeilen, auf den übrigen Strecken $10^1/_2$ Seemeilen betragen, für die Dampfer der Zwischenlinie war eine Geschwindigkeit von 10 Knoten vorgesehen. In Anbetracht der geforderten Mehrleistung wurde die Subventionssumme von 900 000 Mark auf 1 350 000 Mark erhöht und die Vertragsdauer auf 15 Jahre festgesetzt.

Nach dem Vertrage sollte nunmehr eine Verbindung des westlichen mit dem östlichen Wege in der Weise geschaffen werden, daß in 14tägigen Abständen von Hamburg westliche und östliche Rundfahrten um das Kap veranstaltet werden sollten. Für die Dampfer der Zwischenlinie war die Fahrtroute von Hamburg nach Beira durch den Suezkanal festgelegt. Die Durchführung der Rundfahrten erfuhr durch die kriegerischen Verwicklungen in Südafrika, welche die Abfertigung der Dampfer in den Kaphäfen stark verzögerten, eine Unterbrechung. Erst im Juli 1901 konnte mit regelmäßigen Rundfahrten begonnen werden, die dann bis zum Ausbruch des Weltkrieges innegehalten worden sind.

Die Ergebnisse der Jahresabschlüsse der Reederei entsprachen nicht immer den Erwartungen der Aktionäre, da sich, besonders in den ersten Jahren nach der Gründung, keine oder oft nur geringe Gewinne erzielen ließen. Das Aktienkapital mußte bereits 1895 auf 5 Millionen herabgesetzt werden. Erst seit diesem Jahre gelangten Dividenden zur Auszahlung; sie blieben aber in den folgenden Jahren äußerst schwankend und niedrig, so daß bis zum Jahre 1906 nur ein Durchschnittssatz von etwa $2^3/_4$ % erzielt wurde. Die Verärgerung der Aktionäre über diese niedrigen Dividenden war um so größer, als die anderen Schiffahrtsbetriebe in jenen Jahren zeitweilig recht hohe Gewinne abwarfen[2].

Diese Ergebnisse lassen sich leicht erklären. Der Überseeverkehr mit Deutsch-Ostafrika war erst in der ersten Entwicklung begriffen und nahm nur einen langsamen Aufschwung. Er konnte zunächst keine genügenden Gewinne abwerfen, um einen mehr aus kolonialpolitischen als aus wirtschaftlichen Gründen geschaffenen und unterstützten Schiffahrtsbetrieb so großen Umfangs zu unterhalten. Zudem war die Handlungsfreiheit der Gesellschaft durch den Subventionsvertrag stark behindert. Die vorgeschriebene und genau innezuhaltende Fahrtroute mit den bestimmten Abfahrtszeiten hinderte die Gesellschaft, Saisonverladungen und Sonderfrachtangebote so auszunutzen, wie es in der nicht gebundenen Schiffahrt der Fall war.

Eine günstige Wendung trat erst ein, als die Deutsche Ost-Afrika-Linie sich im Jahre 1907 mit der Woermann-Linie zu einer Betriebsgemeinschaft zusammenschloß, an der sich, wie bereits erwähnt, auch die Hamburg-Amerika Linie und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie beteiligte. Es konnten nunmehr bessere Ergebnisse erzielt werden. Die Dividende betrug vom Jahre 1910 ab bis zum Vorkriegsjahre regel-

[1] Seit 1894 bestand eine direkte Verbindung mit dem Kapland durch die nach Australien gehenden Dampfer der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, die aber nur ausgehend Kapstadt und Port Elisabeth anliefen, da sie rückkehrend durch den Suezkanal fuhren.

[2] Deutsches Kolonial-Lexikon, Artikel Dampfschiffahrt, 1. Band, S. 283.

mäßig 8% jährlich. Das Aktienkapital von 5 Millionen Mark wurde im Jahre 1900 auf 10 Millionen Mark erhöht, ein Jahr später erfolgte die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 5 Millionen Mark, um weitere Mittel flüssig zu machen[1].

Die Flotte der Reederei, welche im Jahre 1890 3 Schiffe von 5012 B.-R.-T. zählte, stellte sich im Jahre 1895 auf 10 Schiffe mit 19845 B.-R.-T., im Jahre 1900 auf 13 Schiffe von 31335 B.-R.-T., 1905 auf 20 Schiffe von 65338 B.-R.-T. und 1910 auf 18 Schiffe von zusammen 67715 B.-R.-T.[2].

c) Die Hamburg-Bremer Afrika-Linie[3]

Diese Linie ist aus der Chinesischen Küstenfahrt-Gesellschaft in Hamburg entstanden, welche im Jahre 1887 mit einem Kapital von einer Million Mark gegründet und deren Liquidation 1901 beschlossen worden war. Die Dampfer der Gesellschaft waren dann an die Hamburg-Amerika Linie und an Menzell & Co., Hamburg, verkauft worden. Die letztere Firma versuchte vergeblich die Linie wieder neu einzurichten oder die Schiffe in anderen Linien nutzbringend zu beschäftigen. Als die Woermann-Linie während des Aufstandes in Deutsch-Südwestafrika die großen Kriegstransporte mit eigenen Schiffen nicht bewältigen konnte, charterte sie auch einige dieser Menzell-Schiffe. Bei Beendigung der Charterfahrten benutzte die Firma Menzell die auf der Westafrikafahrt gemachten Erfahrungen, um der Woermann-Linie Konkurrenz zu machen. In einer Generalversammlung der Chinesischen Küstenfahrt-Gesellschaft, die am 27. Oktober 1906 stattfand, wurde beschlossen, das Aktienkapital auf 6 Millionen zu erhöhen und den Namen in „Hamburg-Bremer Afrika-Linie" umzubenennen. Im Januar 1907 erfolgten die ersten Abfahrten nach Kamerun und Südwestafrika.

Die neue Linie wäre kaum mit Erfolg durchzuführen gewesen, wenn nicht besondere Umstände dazu beigetragen hätten. Es ist schon an anderer Stelle darauf hingewiesen worden, daß die Woermann-Linie beim Abschluß der Kriegsmaßnahmen in Südwestafrika außerordentlich große Kapitalien in die stark über die normalen Verhältnisse hinaus vergrößerte Flotte investiert hatte, deren volle Beschäftigung künftighin keineswegs sicherstand. Der Konkurrenzkampf, der weitere große Mittel erforderte, setzte daher zu einer für die Woermann-Linie recht ungelegenen Zeit ein. Immerhin wäre eine Abwehr noch möglich gewesen, wenn nicht in der letzten Phase des Kampfes der Norddeutsche Lloyd sich hinter das Unternehmen gestellt und den Kampf noch verschärft hätte. Der Lloyd übernahm die Aktien zu pari und Menzell mußte die Leitung abgeben; der Sitz der Hamburg-Bremer Afrika-Linie wurde im Jahre 1907 nach Bremen verlegt.

Inzwischen war auch die Hamburger Front verstärkt worden, da die Woermann-Linie Verhandlungen mit der Hamburg-Amerika Linie

[1] Spezial-Archiv, Mai 1929, S. 2.

[2] Mathies, a. a. O., S. 128/129, 175. (Die Zahlen enthalten nicht die Küstendampfer und Schlepper.)

[3] Siehe dazu: 70 Jahre Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1857—1927, Berlin, S. 163 ff.

gepflogen hatte, die zur Bildung einer Betriebsgemeinschaft in der Afrikafahrt führten. Beide Seiten waren jedoch gewillt, die Fortsetzung des Wettbewerbs auf gütlicher Grundlage durchzuführen. Die Hamburg-Bremer Afrika-Linie schloß sich 1908 der Hamburger Betriebsgemeinschaft an und nahm im Verhältnis des eingebrachten Schiffsraums an den Ergebnissen teil.

Die ersten Jahre der Afrikafahrt brachten der Hamburg-Bremer Afrika-Linie keine Gewinne, so daß im Jahre 1911 eine Sanierung erfolgen mußte. Von da ab besserten sich die Verhältnisse, es konnten Gewinne erzielt werden, die die Ausschüttung von Dividenden möglich machte.

d) Sonstige deutsche im Verkehr nach Afrika tätigen Schiffahrtslinien

Außer von den bisher genannten Reedereien werden afrikanische Häfen noch von einigen anderen deutschen Reedereien angelaufen, doch haben diese ihr Hauptbetätigungsfeld in nichtafrikanischen Gebieten. Sie bedienen vor allem nordafrikanische Häfen, die nicht in den Fahrplan des Deutschen Afrika-Dienstes einbezogen sind. Tanger wird lediglich im Interesse des Reiseverkehrs besucht. Eine Besprechung dieser Reedereien ist daher in dieser Arbeit nicht vorgesehen, es sollen lediglich einige Andeutungen gemacht werden.

Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei in Hamburg unterhält einen Spezialdienst nach Marokko. Die Reederei wurde im Jahre 1881 als Partenreederei mit einem Dampfer von 450 B.-R.-T. zur Fahrt von Oldenburg nach Portugal ins Leben gerufen. Im folgenden Jahre erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die auch andere Fahrten aufnahm, so mit der vergrößerten Flotte insbesondere nach Marokko. 1914 war ein Schiffsbestand von 28 Schiffen mit zusammen 46 805 B.-R.-T. vorhanden, drei Schiffe von etwa 10 000 Tonnen befanden sich im Bau[1].

Von den übrigen Reedereien seien noch die im Jahre 1889 gegründete „Deutsche Levante-Linie" und die im Jahre 1888 gegründete „Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft" genannt. Erstere bedient auf ihren Fahrten nach dem Mittelmeer besonders die ägyptischen Mittelmeerhäfen, während die letztere auf den Fahrten nach Australien die Kaphäfen anläuft. Speziell für den „Inseldienst", also zur Fahrt nach den Kanarischen Inseln, unterhält der Norddeutsche Lloyd eine Fruchtdampferlinie, die den westafrikanischen Konferenzlinien angeschlossen ist.

Handelt es sich bei allen Linien um Linienreedereien, die meistens in Konferenzen zusammengeschlossen sind, so wäre hier noch ein Wort über die Trampreedereien zu sagen.

Im eigentlichen Afrikaverkehr haben diese Linien, die meistens zu Zeiten der Saisonverladungen auftauchen, keine große Bedeutung erlangt, da die Verlader im allgemeinen durch die Treurabatte, auf die

[1] Geschäftsbericht der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei 1919.

später noch näher eingegangen wird, an die Konferenzreedereien gebunden sind. Es handelt sich bei den Trampfahrten von und nach Afrika hauptsächlich um unregelmäßige Verschiffungen von Massenladungen, wie Frucht, Mais, Kohlen, Petroleum usw., die aber, da in der Afrikafahrt häufig keine Ladung für die korrespondierende Fahrt vorhanden ist, kaum großen Nutzen abwerfen. Allgemein kann man sagen, daß der afrikanische Überseeverkehr die Entwicklung der Trampschiffahrt ebensowenig begünstigt hat, wie in früheren Zeiten die Entwicklung der Segelschiffahrt, wenn auch die Ursachen nicht die gleichen sind.

3. Niedergang und Wiederaufbau der deutschen Afrikalinien

Durch den Ausbruch des Weltkrieges im Jahre 1914 wurde die Entwicklung der deutschen Afrika-Schiffahrt jäh unterbrochen. Begünstigt durch den wirtschaftlichen Aufschwung der afrikanischen Kolonialgebiete hatte der Güter- und Passagierverkehr in den vorhergehenden Jahren eine ständige Zunahme erfahren, wodurch die Reedereien in die Lage versetzt waren, das Liniennetz zu erweitern und die Schiffsflotte stark zu vergrößern.

Die Woermann-Linie hatte ihre Fahrten nach der West- und Südwestküste in 14 verschiedene Linien eingeteilt, auf denen eine Flotte von 43 Schiffen mit etwa 174 000 B.-R.-T. Verwendung fand[1]. Außer den vorerwähnten Linien wurde in Gemeinschaft mit der englischen Reederei Elder, Dempster & Co., Ltd., seit 1910 ein direkter Dienst von Nordamerika nach Afrika unterhalten, zu dessen Aufrechterhaltung in jedem Monat abwechselnd ein deutscher und ein englischer Dampfer von New York nach West- und Südwestafrika expediert wurde.

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie führte mit ihren Reichspostdampfern einen zweimal monatlichen Dienst rund um Afrika in beiden Richtungen aus. Ferner unterhielt die Gesellschaft eine Frachtdampfer-Linie nach Ost- und Südafrika und Madagaskar, sowie eine Bombay-Linie, welche den Verkehr zwischen Bombay und der Ost- und Südküste Afrikas vermittelte. Einige Küstendampfer unternahmen regelmäßige Fahrten zwischen den Häfen Deutsch-Ostafrikas und Portugiesisch-Ostafrikas, womit zugleich ein Zubringerdienst für die Dampfer der Hauptlinien geschaffen war. Die Deutsche Ost-Afrika-Linie hatte im Jahre 1914 für diese Fahrten eine Flotte von 25 Schiffen von etwa 152 000 B.-R.-T. zur Verfügung[2].

[1] Handbuch der Woermann-Linie 1914. Von der angegebenen Tonnage befanden sich 1914 vier Dampfer mit etwa 25 000 B.-R.-T. im Bau.

[2] Handbuch der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1914. Zwei im Bau befindliche Dampfer von etwa 18 400 B.-R.-T. sind in den angegebenen Zahlen mit eingerechnet.

Die Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) beteiligte sich an den Linien der beiden obigen Spezialreedereien mit 13 Dampfern mit etwa 70 000 B.-R.-T. (davon im Bau 1 Dampfer 9400 B.-R.-T.), die Hamburg-Bremer Afrika-Linie mit 15 Dampfern von zusammen etwa 80000 B.-R.-T. (davon im Bau zwei Dampfer mit 12 000 B.-R.-T.)[1].

Im Jahre 1916 trat Eduard Woermann, der Leiter der Deutschen Ost-Afrika-Linie und der Vorsitzende des Aufsichtsrates beider Afrikareedereien, von seinem Posten zurück. Die Personalunion mit der Firma C. Woermann wurde im gleichen Jahre gelöst und für die Leitung der Linien ein eigener Vorstand bestellt[2].

Der Betrieb der Afrikareedereien war während der Kriegsjahre 1914 bis 1918 im allgemeinen stillgelegt; mit dem noch für den Zivildienst zur Verfügung stehenden Personal wurde die Abwicklung laufender Geschäfte durchgeführt und die Fühlungnahme mit den im Auslande internierten Schiffen der Gesellschaften aufrechtzuerhalten versucht.

Als im Jahre 1919 auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen und der Bestimmungen des Versailler Vertrages die Auslieferung des größten Teiles der deutschen Handelsflotte an die Feindstaaten erfolgen mußte, verloren auch die Afrikareedereien ihre sämtlichen Schiffe und Hilfsfahrzeuge. Der Gesamtverlust der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie bezifferte sich auf 78 Schiffe mit 264 291 B.-R.-T. Die Woermann-Linie behielt nur den Küstendampfer „Gouverneur von Puttkamer", ein Schiff von 800 B.-R.-T.[3].

Die finanzielle Grundlage für den Wiederaufbau der Afrikalinien bildeten die den deutschen Reedern vom Reich zu gewährenden Entschädigungen und Beihilfen, wie sie im Reedereiabfindungsvertrag vom 27. Februar 1921 und im Ausführungsgesetz vom 22. April 1921 vorgesehen waren[4]. Danach war allen Abfindungsberechtigten eine Entschädigung zu gewähren in Höhe des einmaligen Friedenswertes — Wert am 25. Juli 1914 — für ihre verlorene Kriegstonnage oder der Gestehungskosten für solche Schiffe, die nach dem 25. Juli 1914 erworben oder fertiggestellt sind. Zur Durchführung der sich aus den Verträgen ergebenden Aufgaben wurde die Schiffbautreuhandbank G. m. b. H. in Hamburg errichtet, welche die zur Verfügung stehenden Gelder nach einem bestimmten Plane in den Jahren 1921 bis 1925 zur Verteilung bringen sollte.

Die Durchführung des Planes scheiterte jedoch, da die für die ersten Jahre zur Verteilung vorgesehenen und zur Verfügung stehenden Raten bei weitem nicht ausreichten, um die von den Reedern vorgesehenen großen Bauprogramme zu finanzieren. Die Situation wurde noch durch die in jenen Jahren ständig zunehmende Valutaverschlechterung verschärft, welche auch alle Versuche, durch Änderungen des Verteilungsplanes weitere Mittel flüssig zu machen, zunichte machte,

[1] Handbuch „Afrika-Dienst der Woermann-Linie A.-G., Hamburg-Amerika Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie A.-G.", 1914.

[2] Siehe dazu: Nationale Bindungen, S. 65.

[3] Geschäftsbericht der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1914—1918, 1919, 1920.

[4] Siehe hierzu: Priester, a. a. O., S. 45 ff.; Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, 1927, S. 5 ff.

da die Steigerung der Baukosten in keinem Verhältnis zu den vorhandenen Mitteln stand. Es mußte daher eine Anzahl Aufträge annulliert und das Bauprogramm der Reeder stark eingeschränkt werden, zumal den einzelnen Reedereien nur verhältnismäßig geringe Eigenmittel zur Verfügung standen.

Um das Bauprogramm nicht allzu stark einzuschränken, suchten die Reeder damals besonders Vertreter der Schwerindustrie für ihre Betriebe zu interessieren, um durch deren Vermittlung einen Teil der in der Industrie verfügbaren Kapitalien zur Finanzierung der Schiffsbauten heranzuziehen.

Schon im Jahre 1916 war der größte Teil der Aktien der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie von der Hapag und vom Lloyd und auf deren beider Veranlassung auch von Stinnes übernommen worden. Später, als Stinnes infolge des Zerwürfnisses mit der Hapag seinen Aktienanteil an Hapag und Lloyd zurückgab, suchte die Hamburg-Amerika Linie Anschluß an Karl Haniel. Letzterer nahm auch Interesse an der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei, während die Hamburg-Bremer Afrika-Linie resp. der Norddeutsche Lloyd dem Stummkonzern nahestand[1]. Es ist anzunehmen, daß den Afrikareedereien zur Ausführung ihrer Bauprogramme Kreditmittel aus den Industriekonzernen direkt oder auf dem Umwege über die Großreedereien zur Verfügung gestellt worden sind.

Über die Höhe der den Afrikareedereien auf Grund des Reedereiabfindungsvertrages gewährten Entschädigungen liegen keine genauen Zahlen vor. Nach den von Priester angestellten Berechnungen sind den deutschen Reedern insgesamt etwa 700 Mill. Goldmark überwiesen worden, das ist eine Summe, die ungefähr 50% des tatsächlichen Wertes der verlorenen Tonnage darstellt. Man kann mit Priester darin übereinstimmen, daß dieser Betrag, in der Annahme, daß er prozentual gleichmäßig den einzelnen Reedern entsprechend ihrer Ansprüche zugeflossen ist, eine verhältnismäßig hohe Entschädigung war, wenn man berücksichtigt, wie außerordentlich gering die Entschädigungen z. B. für das im Auslande infolge des Krieges verlorengegangene deutsche Eigentum ausfielen.

Die Leitung der deutschen Afrikalinien entschloß sich, den Dienst nach Afrika so schnell wie möglich wieder aufzunehmen und bis zur Fertigstellung der ersten Neubauten Charterdampfer einzustellen. Wenn auch von diesen Reisen kein Gewinn zu erwarten war, so erschien es doch ratsam, die Ingangsetzung der Linien beschleunigt durchzuführen, um eine Basis für den Wiederaufbau zu schaffen. Als erstes dieser Schiffe entsandte die Woermann-Linie den Frachtdampfer „Pallas“ am 15. Juli 1920 nach der Westküste Afrikas. Am 31. Juli 1920 expedierte die Deutsche Ost-Afrika-Linie den dänischen Dampfer „Baltica“, welcher zur Beförderung von Passagieren eingerichtet war, unter deutscher Flagge nach Südwest- und Südafrika[2]. Das erste nach der Ablieferung neuerbaute und nach Afrika abgefertigte deutsche Schiff war der Fracht- und Passagierdampfer „Winfried“ (6000 B.-R.-T.) der Hamburg-Bremer

[1] Priester, a. a. O., S. 68/69.

[2] Geschäftsbericht der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1914—1920.

Afrika-Linie, welcher am 31. Oktober 1920 über Rotterdam, Las Palmas, Liberia, São Thomé, Angola, Walfischbai nach Kapstadt fuhr[1].

Die Wiederaufbauarbeit der Afrikalinien wurde vor allem dadurch erschwert, daß die deutschen Kolonien in Afrika, welche vor dem Kriege die Hauptbasis des deutsch-afrikanischen Reedereigeschäfts bildeten, in die Hände der ehemaligen Feindstaaten übergegangen waren.

In diesen Gebieten war die Wiederansiedlung deutscher Farmer und die Niederlassung deutscher Handelsfirmen lange Jahre hindurch durch gesetzliche Bestimmungen stark eingeschränkt oder, wie in den unter französischer Verwaltung stehenden ehemaligen deutschen Kolonialgebieten Westafrikas, gänzlich verboten. Andererseits wurde die Zuwanderung von Angehörigen der nunmehrigen Mandatare in die ehemals deutschen Gebiete mit allen Mitteln gefördert; so wurden, abgesehen von dem Verkauf der deutschen Pflanzungen zu Spottpreisen an die Eingeborenen und Neuansiedler, vielfach Reisevergütungen an die letzteren gewährt oder zinsfreie, langfristige Darlehen zur Anlage von Pflanzungen und zum Aufbau von Siedlungen aus Staatsmitteln bewilligt.

Der deutsche Einfluß auf wirtschaftlichem Gebiete, der durch den Krieg in allen afrikanischen Ländern naturgemäß eine starke Einbuße erlitten hatte, war durch solche Maßnahmen in den erwähnten Gebieten fast gänzlich ausgeschaltet und daher auch kein nennenswerter Kundenkreis der deutschen Reedereien mehr vorhanden.

Dadurch war es auch möglich, daß fremdländische Reedereien, welche vor dem Kriege keinen oder keinen beachtenswerten Verkehr mit Afrika unterhielten, in den ersten Nachkriegsjahren einen ausgedehnten Dampferdienst einrichteten, zumal die vermehrte Nachfrage nach Schiffsraum, die sich in diesen Jahren bemerkbar machte, diese Bestrebungen noch förderte.

Die Wiederaufnahme der deutschen Schiffahrt nach Afrika stieß somit auf Widerstände, deren Überwindung unter den geschilderten Umständen durchaus fraglich erschien. Einen wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Wiederaufbauarbeit haben die Zweigniederlassungen und Agenturen der deutschen Reedereien, die unter größten Schwierigkeiten an den afrikanischen Haupthafenplätzen wieder eingerichtet wurden. Da wo die Mietung von Räumlichkeiten infolge der in der ersten Zeit noch wenig entgegenkommenden Haltung von Behörden und Privatleuten auf Schwierigkeiten stieß, wie z. B. in Beira, wurden eigene Häuser gebaut, deren Baumaterial aus Europa hinübergeschafft wurde. Schon im Jahre 1922 wurde die erwähnte Agentur in Beira, als Hauptstützpunkt an der Ostküste weiter ausgebaut und ihr das für den Zubringerdienst notwendige Schlepper- und Leichtermaterial zugeführt[2]. An der Westküste erwarb die Woermann-Linie im Hafenort Lagos ein eigenes Haus und richtete hier einen den Bedürfnissen entsprechenden Leichterdienst ein[3].

[1] Priester, a. a. O., S. 132.

[2] Geschäftsbericht der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1922.

[3] Geschäftsbericht der Woermann-Linie 1922.

Die Wiederanbahnung von Beziehungen zu den afrikanischen Pflanzer- und Verladerkreisen wurde durch diese Hauptagenturen außerordentlich erleichtert; die weitere vorbildliche Organisationsarbeit der Reedereien in Afrika hat in verhältnismäßig kurzer Zeit das Vertrauen zu den deutschen Afrikalinien wieder geweckt und einer konkurrenzfähigen Mitarbeit im afrikanischen Überseeverkehr den Weg geebnet.

Die Betriebsgemeinschaft der zum Deutschen Afrika-Dienst gehörenden Reedereien richtete im Jahre 1921 wieder regelmäßige Fahrten nach Afrika ein. In diesem Jahre gelang es den Gesellschaften, nach der Westküste drei Linien und nach der Süd- und Ostküste zwei Linien mit monatlichen Abfahrten einzurichten[1]. Handelte es sich bei den Linien nach Westafrika zunächst um reine Frachtdampferlinien, so war im Verkehr mit Süd- und Ostafrika zugleich auf den Passagierverkehr weitgehend Rücksicht genommen.

Als die in Auftrag gegebenen Dampferneubauten allmählich fertiggestellt und in den Dienst gestellt wurden, konnte das Liniennetz ausgebaut und weitere Linien in Betrieb genommen werden. Im Jahre 1922 erfolgte die Einstellung von Passagierdampfern in die Westküstenfahrt[2]. Im Frühjahr 1923 wurden die Rundfahrten um Afrika wieder aufgenommen, im August 1925 wurde der Dienst nach Ostafrika durch den Suezkanal eröffnet[3].

Als im Herbst des Jahres 1926 nach Zustandekommen des provisorischen deutsch-französischen Handelsabkommens die unter französischem Mandat stehenden Gebiete Togo und Kamerun den deutschen Dampfern zum Anlaufen freigegeben wurden, richtete die Woermann-Linie im Haupthafen Duala eine eigene Zweigniederlassung ein und sandte im Laufe des Jahres 1927 eigene Schlepper und Leichter für den Lösch- und Ladedienst der Hauptdampfer hinaus[4].

Im Jahre 1929 besaß die Betriebsgemeinschaft des Deutschen Afrika-Dienstes 38 Dampfer von zusammen 244 540 B.-R.-T., davon entfielen auf die Woermann-Linie 13 Dampfer mit 80 940 B.-R.-T., auf die Deutsche Ost-Afrika-Linie 10 Dampfer mit 71 150 Tonnen, auf die Hapag (Afrika-Dienst) 5 Dampfer mit 36 900 Tonnen und auf die Hamburg-Bremer Afrika-Linie 10 Dampfer mit 55 550 B.-R.-T.

[1] Geschäftsberichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1921.
[2] Geschäftsbericht der Woermann-Linie 1922.
[3] Geschäftsbericht der Deutschen Ost-Afrika-Linie 1923, 1925.
[4] Geschäftsbericht der Woermann-Linie 1927.

Tabelle II

Deutscher Afrika-Dienst 1929[1]

Woermann-Linie — Deutsche Ost-Afrika-Linie
Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst)
Hamburg-Bremer Afrika-Linie

Die Flotte der Afrikalinien

Woermann-Linie

Watussi*	9550	B.-R.-T.	Wameru	6850	B.-R.-T.
Adolph Woermann*	8800	„	Wakama	6540	„
Wangoni*	7800	„	Wagogo	5600	„
Wadai*	6000	„	Este	4000	„
Wahehe*	6000	„	Lili Woermann	3400	„
Waganda	8300	„	Wajao (Küstendampfer)	800	„
Waregga	7300	„			

Deutsche Ost-Afrika-Linie

Ubena*	9550	B.-R.-T.	Urundi	9000	B.-R.-T.
Usambara*	8800	„	Muansa	9000	„
Ussukuma*	7800	„	Sultan	7300	„
Usaramo*	7800	„	Rufidji (Küstendampfer)	2100	„
Ulanga	9000	„	Askari (Küstendampfer)	800	„

Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst)

Njassa*	8800	B.-R.-T.	Livadia	5600	B.-R.-T.
Tanganjika*	8800	„	Ionia	5600	„
Toledo*	8100	„			

Hamburg-Bremer Afrika-Linie

Gerrat	7450	B.-R.-T.	Wolfram	6000	B.-R.-T.
Atto	6650	„	Henner	5200	„
Ingo	6250	„	Immo	4000	„
Wigbert	6000	„	Irmgard	4000	„
Winfried	6000	„	Ivo	4000	„

[1] Siehe Hamburg-Amerika Linie, Handbuch für Verlader 1929/1930.
* Passagierdampfer.

II. Abschnitt

Seehäfen und Seeverkehr im deutsch-afrikanischen Verkehrsgebiet

☆ ☆

1. Deutsche und außerdeutsche Ausgangshäfen in ihrer Bedeutung für die deutsche Schiffahrt nach Afrika

Hamburg, der Mittelpunkt des deutsch-afrikanischen Handels, ist der Ausgangspunkt für den deutschen Überseeverkehr nach Afrika. Die Woermann-Linie und die Deutsche Ost-Afrika-Linie haben hier ein eigenes Verwaltungsgebäude, das Afrikahaus, in welchem sämtliche Abteilungen des Deutschen Afrika-Dienstes untergebracht sind. Die durch die Zentralisierung erforderliche einheitliche Leitung ist dadurch wesentlich erleichtert worden.

Die Abfertigung der Schiffe geschieht an den vom Hamburger Staate gepachteten Kaianlagen des Petersenquais im Baakenhafen. Der Pachtvertrag bezieht sich auf die Kaimauern, auf die vier Kaischuppen 26 bis 29 einschließlich der Krähne und sonstigen Betriebsausrüstungen, sowie auf eine in der Nähe gelegene größere Reparaturwerkstätte.

Die Levante-Linie (Ägypten-Dienst), deren Verwaltungssitz sich ebenfalls in Hamburg befindet, hat die beiden Kaischuppen 41 und 42 mit besonderen Werkstättengebäuden gepachtet. Die Dampfer der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei (Marokko-Dienst) werden an den Staatlichen Kais abgefertigt.

Hamburg, das durch die Überflügelung seiner Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen im Jahre 1928 wieder an der Spitze der Nordseehäfen steht[1], hat einen zunehmenden Schiffsverkehr mit den afrikanischen Ländern zu verzeichnen, der bereits denjenigen des Jahres 1913 übertrifft.

[1] Siehe dazu: Der Hamburger Schiffsverkehr, „Hamburger Fremdenblatt" Nr. 44a, 13. Februar 1929.

Es kamen aus Afrika an[1]:

1913		1927		1928	
Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen
485	1 124 536	497	1 245 061	628	1 554 346

Es gingen nach Afrika ab:

1913		1927		1928	
Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen
449	1 118 869	432	1 229 633	494	1 346 082

Die deutsche Flagge beteiligte sich an diesem Verkehr im Jahre 1928 mit 263 eingehenden Schiffen (533 718 R.-T.) und 217 ausgehenden Schiffen (502 165 R.-T.)[2].

Am regelmäßigen Linienverkehr nach Afrika beteiligten sich 1928 insgesamt 23 Reedereien, von denen sieben deutsche waren. Diese Schiffahrtsgesellschaften betrieben zusammen 31 Linien, welche von 281 Schiffen mit 1 262 588 R.-T. auf 454 Reisen befahren wurden. 13 von den gezählten Linien waren von deutschen Gesellschaften eingerichtet, die von 98 Schiffen mit 427 526 R.-T. auf 158 Reisen bedient wurden[3].

Infolge der zahlreichen regelmäßigen Expeditionen — Hamburg hat heute das größte Liniennetz Europas — wird Hamburg von den Verladern häufig auch dann bevorzugt, wenn auf Grund kürzerer Entfernungen oder billigerer Frachten ein anderer Hafen in Betracht kommen würde.

Die im deutsch-afrikanischen Seeverkehr im Jahre 1928 verschifften und den Hafen Hamburg berührenden Ladungsmengen verteilen sich u. a. auf die nachstehenden Gebiete:

Wareneinfuhr[4] aus	dz	RM.
Ägypten	1 013 730	69 350 160
Afrika am Mittelländischen Meer einschl. Marokko	1 493 790	22 463 310
Afrika am Atlantischen Ozean	5 665 100	318 342 650
Britisch-Südafrika	2 805 710	128 634 430
Afrika am Indischen Ozean und Roten Meer	1 345 710	65 992 710

Warenausfuhr[4] nach	dz	RM.
Ägypten	698 540	48 661 110
Afrika am Mittelländischen Meer einschl. Marokko	205 400	19 048 450
Afrika am Atlantischen Ozean	1 369 320	102 824 740
Britisch-Südafrika	1 158 780	87 498 000
Afrika am Indischen Ozean und Roten Meer	685 070	44 429 500

[1] Hamburgs Handel und Schiffahrt 1928, Hamburg 1929, S. 6.

[2] Hamburgs Handel, a. a. O., S. 23 u. 38.

[3] Vgl. dazu: Die regelmäßigen Schiffahrtslinien Hamburgs im Jahre 1928 in: Hamburgs Handel, a. a. O., S. 107/10.

[4] Hamburgs Handel, a. a. O., S. 256 ff.

Nach der Zusammensetzung der Güter entwickelt sich Hamburg immer mehr vom Massenguthafen zum Stückguthafen. Da die Frachten für das hochwertige Stückgut höher sind als für das Massengut, hat der Wert der in Hamburg umgeschlagenen Güter viel mehr zugenommen als die etwa 50% betragende internationale Verschlechterung des Goldwertes.

Seit dem Kriege nimmt ein erheblicher Teil der Ausfuhr der Tschechoslowakei seinen Weg über Hamburg. Durch die Anwendung der Seehafen-Ausnahme- und Durchfuhrtarife ist es gelungen, den Anteil Hamburgs an dem Ex- und Import der Schweiz, Österreichs und Polens zu vergrößern. Die heute stärker als vor dem Kriege ausgeprägte Staffelung der Eisenbahntarife, welche die Entfernungen der für die Ausfuhr zum Hafen wichtigen Produktionsstätten des deutschen Binnenlandes verringert, hat Hamburg eine Vorzugsstellung gegenüber den teilweise günstiger liegenden Häfen Antwerpen und Rotterdam gegeben[1].

Ein Teil des deutsch-afrikanischen Güterverkehrs wird in Bremen umgeschlagen. Wenn auch die Menge weit hinter der des Hamburger Verkehrs zurückbleibt, so genügen diese Quantitäten doch, um Bremen in das regelmäßige Liniennetz einzubeziehen. Es sind vor allem Frachtschiffe der Kongo-Linie, der Angola-Linie und der Südafrika-Linie, welche regelmäßig monatlich einmal den Hafen anlaufen. Die Dampfer der Levante-Linie unterhalten von hier wöchentliche Abfahrten nach Nordafrika.

Nach der Reichsstatistik gestaltete sich die Ein- und Ausfuhr von Gütern über Bremen von und nach Afrika in den angegebenen Jahren wie folgt:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1913	176 191 Tonnen	21 128 Tonnen
1925	86 902 „	29 386 „
1926	84 595 „	26 617 „
1927	105 335 „	42 634 „

Die vom Bremischen Statistischen Landesamt herausgegebenen Aufstellungen zeigen wesentlich höhere Zahlen. Das mag daraus zu erklären sein, daß die Reichsstatistik beim Durchfrachtverkehr nicht die wahren Herkunfts- und Bestimmungsländer, sondern nur das Land des Umschlaghafens berücksichtigt[2].

Neben diesen beiden deutschen Nordseehäfen verdienen Antwerpen und Rotterdam hervorgehoben zu werden, welche von den deutschen Afrikalinien regelmäßig angelaufen werden. In diesen Häfen gelangen vor allem noch bedeutende Mengen deutscher Durchfuhrgüter zur Verschiffung, an denen die deutschen Schiffe erheblichen Anteil haben. Rotterdam hat sich im Gegensatz zu Hamburg und Bremen zu einem typischen Massenguthafen ausgebildet, während in Antwerpen das Schwergut dominiert. Wie noch bei der Besprechung

[1] Siehe dazu: Die deutsche Handelsflotte, „Hamburger Fremdenblatt" Nr. 258, 17. September 1929.

[2] Flügel, H., Bremens Schiffs- und Güterverkehr in den Jahren 1926 und 1927, Bremen 1928, S. 77 ff.

der afrikanischen Häfen zu zeigen ist, beteiligen sich die deutschen Dampfer in zunehmendem Maße an dem Seeverkehr zwischen Antwerpen und Belgisch-Kongo; das gleiche gilt auch im Verkehr zwischen Lissabon und den portugiesischen Kolonien.

Eine Reihe von europäischen Häfen, wie Boulogne, Southampton, Malaga, Marseille, Genua und Neapel, wird von den deutschen Linien hauptsächlich nur im Interesse des Post- und Passagierverkehrs angelaufen, Güterverladungen spielen hier eine unwesentliche Rolle.

☆ ☆

2. Der deutsche Seeschiffs- und Seegüterverkehr in den einzelnen afrikanischen Seehäfen

Allgemeines. Die Befahrung der afrikanischen Häfen lehrt, daß von einem einheitlichen Ausbau der Hafenplätze, wie er in den europäischen Seehäfen zu beobachten ist, nicht die Rede sein kann. Infolge der geringen Küstengliederung sind nur wenige natürliche Hafenbecken vorhanden, die aber oft nicht genügend Tiefwasser aufweisen, um größeren Schiffen eine gefahrlose Einfahrt zu gestatten.

Die Häfen der westafrikanischen Küste sind häufig an der flachen Meeresküste oder oberhalb einer Flußmündung angelegt. Als Ausstattung dienen in den meisten Fällen einfache eiserne oder hölzerne, in das freie Wasser hinausgebaute Landungsbrücken, die dem Anlegen von kleinen Dampfbooten, Leichtern und Brandungsbooten dienen. Da vielfach keine oder nicht genügende Lagerhäuser und Schuppen vorhanden sind, müssen die Güter, besonders Massengüter, im Freien ohne Schutz gegen Witterungseinflüsse aufgestapelt werden. Die vielfach vor Hafenplätzen liegende, durch die starke Brandung aufgeworfene Sandbarre macht den Ozeandampfern ein nahes Anlegen im Bereich des Hafens unmöglich, so daß die Schiffe zur Abfertigung weit draußen auf der freien Reede verankern müssen. In einigen mit einer künstlich ausgebaggerten Fahrrinne versehenen Plätzen ist wohl eine größere Annäherung an die Küste möglich, jedoch sind die Häfen nur in den allerwenigsten Fällen mit Kaianlagen versehen, die eine solche Wassertiefe aufweisen, welche den Überseeschiffen ein direktes Anlegen ermöglicht. Beschädigung und Verlust von Ladungsgütern auf dem Wege vom und zum Schiff sind daher an der Tagesordnung.

Im Gegensatz zu den im allgemeinen primitiven Anlagen der Westküste hat die südafrikanische Küste ganz modern ausgebaute und natürlich begünstigte Häfen aufzuweisen, die nach europäischem Muster mit allen technischen Hilfsmitteln ausgestattet sind und damit den Ansprüchen des augenblicklichen Schiffs- und Güterverkehrs genügen.

Das gleiche gilt von den neuerdings ausgebauten Haupthäfen von Portugiesisch-Ostafrika, die einen großen Teil des südafrikanischen Güter- und Passagierverkehrs aufnehmen.

Die Einrichtungen der übrigen ostafrikanischen Häfen entsprechen noch nicht den Erfordernissen neuzeitlicher Hafenanlagen, es sind aber in den letzten Jahren große Mittel zum Ausbau besonders der britischen Kolonialhäfen bereitgestellt worden.

Die nordafrikanischen Häfen, die vor dem Kriege ständig Anlaß zu Klagen über die unzulänglichen Einrichtungen gaben, haben neuerdings große Verbesserungen erfahren. Die Haupthäfen sind durch neuerbaute Molen geschützt und die Zugänge durch Baggerungen auf eine solche Wassertiefe gebracht, daß den Schiffen verhältnismäßig sichere und gute Anker- und Anlegeplätze zur Verfügung stehen.

Zur Überwindung der in vielen afrikanischen Häfen noch bestehenden Schwierigkeiten haben die Reedereien besondere Schiffe mittlerer Größe für den Frachtverkehr bauen lassen, die infolge ihres verhältnismäßig geringen Tiefganges möglichst nahe an die Häfen heranfahren können. Zum Laden und Löschen der Güter sind diese Schiffe mit sehr starken Lade- und Hebebäumen ausgerüstet, die ihnen gestatten, auf offener Reede auch größere Schwerkolli mit eigenem Ladegeschirr zu löschen.

Der Grad des Ausbaues und der Einrichtung eines Hafens ist von so außerordentlicher Bedeutung für den Schiffs- und Seegüterverkehr, daß im folgenden Abschnitt zum ersten Male ein zusammenhängender Überblick über die jetzigen Hafenverhältnisse Afrikas gegeben wird.

Die deutschen Linien haben trotz der ungünstigen, besonders vor dem Kriege ganz unleidlichen Hafenverhältnisse und der dadurch entstehenden hohen Unkosten für die ausgedehnten Liegezeiten ihrer Schiffe schon frühzeitig neben den deutschen Kolonialhäfen auch die fremden, oft kleineren Hafenplätze in den Fahrplan ihrer Linien einbezogen. Dadurch ist es gelungen, in erfolgreichem Wettbewerb zu den fremden Schiffahrtsgesellschaften zu treten und das im Verkehr mit den deutschen Kolonien häufig ungenügende Ladungsangebot wesentlich zu verstärken und die Fahrten rentabel zu gestalten.

Die Schiffsbewegung und der Güterverkehr in den einzelnen afrikanischen Ländern und deren Haupthäfen ist in den nachstehenden Ausführungen eingehend untersucht worden, wobei der Wert auf die Feststellung des jeweils deutschen Anteils in der neuesten Zeit gelegt wurde

a) Gambia

Häfen und Schiffsbewegung. Bathurst, der einzige Hafen der nur 8000 Quadratkilometer großen Kolonie Gambia, liegt an der Mündung des Gambiaflusses, der fast im ganzen englischen Protektoratsgebiete von Ozeandampfern befahren werden kann. Die Schiffe ankern im offenen Fahrwasser und leichtern dort die Ladung.

Die Dampfer der deutschen Afrikalinien haben durch regelmäßiges und häufiges Anlaufen des Hafens einen zunehmenden Anteil am Über-

seeverkehr erhalten. Im Jahre 1913 betrug die in den Hafen eingehende deutsche Schiffstonnage etwa 60 600 Tonnen bei einer Gesamttonnage von 625 100 Tonnen[1]. Im Jahre 1927 stehen die deutschen Linien mit 41 Schiffen und 91 700 Tonnen Raumgehalt sogar an zweiter Stelle hinter England mit 91 Schiffen und 230 800 Tonnen[2].

Güterverkehr. Der Export des Landes wird fast ausschließlich von einem Erzeugnis, der Erdnuß, beherrscht. Von den etwa 60 000 Tonnen, die im Vorkriegsjahre verschifft wurden, gingen etwa 25 v. H. im Werte von £ 662 400 nach Deutschland[3]. Der Anteil der Haupteinfuhrländer an dem Export von Erdnüssen in den letzten Jahren ist aus der nachstehenden Zusammenstellung[4] ersichtlich:

	England		Frankreich		Deutschland	
	£ 1000	v. H.	£ 1000	v. H.	£ 1000	v. H.
1924	481	50	294	33	25	3
1925	329	46	252	35	36	5
1926	337	40	253	26	128	14
1927	81	9	420	42	196	20

Im Jahre 1928 beanspruchten England und Frankreich je 33 v. H. der Erdnußausfuhr, 20 v. H. entfielen auf Deutschland und 6 v. H. auf Holland[5].

An der Einfuhr des Landes war Deutschland im Jahre 1927 mit etwa 6% gegenüber 11,6% im Jahre 1913 beteiligt. Es kommen dabei hauptsächlich Baumwollfabrikate, Reis und Kolanüsse in Frage.

b) Sierra Leone

Häfen. Der Hauptverkehr nach der englischen Kolonie Sierra Leone wickelt sich in dem Hafen Freetown auf der Sierra-Leone-Halbinsel ab. Obgleich die Seeschiffe hier keine Gelegenheit haben, zum Löschen oder Einnehmen ihrer Ladung am Kai zu vertäuen, so bietet doch der gute Naturhafen mit seinem ruhigen, tiefen Fahrwasser und dem guten Ankergrund den anlaufenden Schiffen viel weniger Schwierigkeiten als die meisten anderen Häfen der Westküste. Güter und Passagiere können zu jeder Jahreszeit ohne Gefahr durch Leichter oder Boote übergenommen und an Land befördert werden. Zur Aufnahme der gelöschten bzw. der zu verschiffenden Güter sind einige von der Regierung und von privaten Firmen unterhaltene Landungsbrücken vorhanden, die mit bis zu 10 Tonnen hebenden Kränen und mit Gleisanschluß versehen sind[6]. Diese Lösch- und Ladeeinrichtungen sollen den augenblicklichen Ansprüchen der Seeschiffe genügen, bis die

[1] The West African Directory and Year-Book for 1920—1921, London 1922, S. 41.
[2] Colony of Gambia, Blue Book 1927, S. 164/165.
[3] West African Directory, a. a. O., S. 40/43.
[4] Wirtschaftsdienst Nr. 3, 18. Januar 1929.
[5] Wirtschaftsdienst Nr. 52, 27. Dezember 1929.
[6] Goddard, T. N., The Handbook of Sierra Leone, London 1925, S. 149.

projektierte größere Kaianlage fertiggestellt ist, die dann ein direktes Anlegen auch der größeren Schiffe an den Kai möglich machen wird[1].

Schiffsbewegung. Der Seeverkehr dieses Hafens lag vor dem Weltkriege ganz in den Händen englischer und deutscher Schiffahrtsgesellschaften. Die Woermann-Linie hat damals ihre Position auf Kosten einiger englischer Linien immer mehr verbessern können, besonders als die seit 1911 den Hafen Freetown anlaufenden Post- und Passagierdampfer dieser Reederei wegen ihrer Pünktlichkeit und Bequemlichkeit auch von den Engländern gern benutzt wurden[2]. Die Verdrängung der deutschen Linien während des Krieges veranlaßte eine Reihe ausländischer Reedereien, ihre Schiffe nach dieser Kolonie zu schicken, um den deutschen Anteil an sich zu reißen. Französische, amerikanische, italienische, holländische, schwedische und dänische Schiffahrtsfirmen unterhalten jetzt neben englischen und deutschen Reedereien regelmäßige Verbindungen mit Freetown und haben in dieser Fahrt festen Fuß gefaßt[3]. Während die Woermann-Linie, die Hamburg-Bremer Afrika-Linie und die Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) 1913 mit 189 Schiffen und einer Tonnage von 408 057 Tonnen etwa 28% des gesamten Schiffsverkehrs behaupteten, betrug der Anteil im Jahre 1923 trotzdem bereits wieder 10%[4]. Trotz weiterer Zunahme des deutschen Schiffsverkehrs blieb der Anteil der einlaufenden deutschen Schiffe im Jahre 1927 auf 10% stehen, während die Tonnage dieser Schiffe 7% der in den letzten Jahren um etwa 900 000 Tonnen vermehrten Gesamttonnage betrug[5].

Güterverkehr. Die Hauptexportgüter der Kolonie sind die Produkte der Ölpalme: Palmkerne und Palmöl[6]. Vor dem Kriege wurde der überwiegende Teil der ausgeführten Palmkerne — bis zu 87%[7] — nach Deutschland verschifft, um hier zu Palmkernöl verarbeitet zu werden. Dagegen lagen die Verhältnisse bei der Ausfuhr des Palmöls umgekehrt, im Jahre 1912 gingen von 728 509 Gallonen 639 393 Gallonen nach England und nur 63 447 Gallonen nach Deutschland[8]. In den Nachkriegsjahren konnte Deutschland seine verlorene Position langsam wieder zurückgewinnen, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Export von Palmkernen in Prozenten der Gesamtausfuhr (1927: 64 000 Tonnen)[9].

	1924	1925	1926	1927
England	73,27	67,10	41,32	34,16
Deutschland	1,48	8,82	27,15	36,82

[1] Sierra Leone, London 1920, S. 23.
[2] Sierra Leone, London 1920, S. 24.
[3] Goddard, a. a. O., S. 151.
[4] Errechnet nach The Handbook 1925, S. 151.
[5] Errechnet nach Blue Book Sierra Leone, Freetown 1928, S. 335.
[6] 1927 76% der Gesamtausfuhr, nach Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 3, 18. Januar 1929.
[7] Deutsches Handelsarchiv I. Teil, Berlin, Nr. 4, 30. April 1916, S. 89,
[8] Deutsches Handelsarchiv I. Teil, 1. Dezember 1914, S. 935.
[9] Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 3, 18. Januar 1929.

An dem Gesamtexport des Landes im Jahre 1927 im Werte von £ 1 527 077[1] beteiligte Deutschland sich schon wieder mit 42%[2] und erreichte damit den Vorkriegsstand.

Der Anteil Deutschlands an der Gesamteinfuhr des Landes stellte sich im Jahre 1913 auf 11,7%[3], im Jahre 1927 war Deutschland mit 9%[4] bereits an die dritte Stelle der einzelnen Länder gerückt. Den Hauptposten der deutschen Einfuhrgüter stellen Kleineisenzeug, Galanteriewaren, Glasperlen, Küchengeschirr, Lampen und Papierwaren[5].

c) Liberia

Häfen. Der Haupthafen der Negerrepublik Liberia ist Monrovia, einer der typischen Häfen der Westküste Afrikas. Die großen Seeschiffe müssen infolge der vor diesen Häfen liegenden Sandbarre außerhalb der Barre vor Anker gehen. Ladung und Passagiere werden in den sogenannten Landungsbooten über die Barre befördert, was besonders während der Regenperiode und des Nachts mit großen Gefahren verbunden ist. Im Hafen Monrovia werden in den letzten Jahren mit Hilfe einer amerikanischen Anleihe neue Hafenanlagen errichtet, die nach Fertigstellung das Laden und Löschen der Seeschiffe erleichtern und den Güterumfang bedeutend fördern werden[6].

Schiffsbewegung. Die deutsche Schiffahrt hat in Liberia von jeher den ersten Platz vor ihrem Hauptkonkurrenten England behauptet. In erster Linie ist dies der Tatkraft des Hamburger Reeders C. Woermann zu danken, der bereits im Jahre 1849 Liberia besuchte und längs der ganzen Küste eigene Faktoreien gründete. Später hatte Woermann den Schiffsverkehr dorthin zu einer von anderen Schiffahrtsgesellschaften nicht erreichten Höhe ausgebaut. Von 1219 im Jahre 1912 in sämtlichen Häfen Liberias verkehrenden Schiffen mit einer Gesamttonnage von 2 395 227 Tonnen waren 688 deutsche mit 1 331 914 Tonnen Raumgehalt[7]. Neben Deutschland und England spielten die Schiffahrtslinien anderer Länder keine Rolle. Die deutschen Schiffe gehörten fast ausschließlich der Betriebsgemeinschaft der Hamburger und Bremer Reedereien: Woermann-Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer Afrika-Linie an. Nur hin und wieder schickte die Horn-Linie einige Dampfer an die liberianische Küste[8].

In der Nachkriegszeit erzielten die deutschen Linien in ihrem Kampfe um ihre verlorene Stellung erhebliche Fortschritte. Von den 1056 im Jahre 1927 in Liberia einlaufenden Schiffen mit einer Gesamttonnage von 2 499 364 Tonnen waren 320 britische (1 005 803 Tonnen), 452 deutsche (817 799 Tonnen), 167 holländische (373 148 Tonnen),

[1] Blue Book Sierra Leone 1927, S. 219.
[2] Errechnet nach Blue Book, S. 219.
[3] Deutsches Handelsarchiv I. Teil, Berlin, 1. Dezember 1914, S. 929.
[4] Wirtschaftsdienst Nr. 3, 18. Januar 1929.
[5] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 165, 17. Juli 1927.
[6] The Republic of Liberia by Momolu Massaquoi, Hamburg 1926, S. 65.
[7] Deutsches Handelsarchiv I. Teil, Berlin, September 1915.
[8] Deutsches Handelsarchiv I. Teil, Berlin, September 1915.

48 amerikanische (145 202 Tonnen), 32 spanische (53 141 Tonnen), 17 dänische mit 54 781 Tonnen[1].

Güterverkehr. Deutschlands Anteil am Gesamthandel belief sich 1913 auf etwa 66 v. H. Die Einfuhr aus Deutschland betrug in diesem Jahre $ 475 993,91 oder 53 v. H., die Ausfuhr nach Deutschland $ 1 060 398,49 oder 79 v. H. In großem Abstande folgten Großbritannien mit 24 v. H. und die Niederlande mit 6 v. H. des Gesamthandels. Diese drei Länder beherrschten mit 96 v. H. den liberianischen Markt[2].

Unter den Einfuhrartikeln des Landes sind als die wichtigsten zu nennen: Reis, Baumwollwaren, Branntwein, Tabak, Bauholz, verzinkte Bleche, fertige billige Kleidung und Fischkonserven. Deutschland gewann nach dem Kriege in überraschend kurzer Zeit seine leitende Stellung im Einfuhrhandel der Republik wieder. An der Gesamteinfuhr des Landes im Jahre 1927 im Werte von $ 2 896 081 war Deutschland mit $ 945 886 beteiligt, es folgten England mit $ 732 099, die Vereinigten Staaten mit $ 634 125 und Holland mit $ 234 993[3].

Vor dem Kriege gingen etwa 70% der Ausfuhr nach Deutschland, dieser Anteil war im Jahre 1925 wieder annähernd erreicht[4]. Nach der Statistik vom Jahre 1927 erreichte die Gesamtausfuhr einen Wert von $ 1 614 671. Deutschland erhielt davon für $ 848 767 Waren, Holland für $ 263 591, England für $ 262 182 und die Vereinigten Staaten für $ 138 239. Hauptausfuhrartikel sind Palmkerne und Piassava, dazu kommen noch Palmöl, Kaffee, Kakao und Gummi[5].

d) Goldküste

Häfen. Die ungünstigen Hafenverhältnisse in den Verschiffungshäfen der Kolonie, deren wichtigste bisher Sekondi und Accra waren, haben das Gouvernement vor einigen Jahren veranlaßt, einen künstlichen Tiefwasserhafen in Takoradi anzulegen. Dieser unter großem Kostenaufwand errichtete Hafen, welcher Ende des Jahres 1928 dem Verkehr übergeben worden ist, wird insofern von weit über die Kolonie hinausreichender Bedeutung sein, als die Ausführung dieses Planes gezeigt hat, in welcher Weise die schwierigen Hafenverhältnisse an der Westküste überhaupt zu überwinden sind. Während in den meisten Plätzen Westafrikas, wie auch in den beiden obengenannten Häfen Sekondi und Accra, nur ein Laden und Löschen der Güter auf der freien Reede vermittels Brandungsboote möglich ist, können in Takoradi Schiffe bis 11 Meter Tiefgang in den geschützten Hafen einlaufen und an dem Kai anlegen. Der Hafen ist auf das modernste eingerichtet und hat besondere Lade- und Löschstellen für Erz, Kohle und gefährliche Güter[6]. Die Kaianlagen sind mit großen Lagerhäusern versehen und

[1] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 122, 29. Mai 1929.
[2] Deutsches Handelsarchiv, Berlin, Septemberheft 1916, S. 183.
[3] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 122, 29. Mai 1929.
[4] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 34, 10. Februar 1927.
[5] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 122, 29. Mai 1929.
[6] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 260, 6. November 1928.

mit einer Anzahl Dampf- und elektrischer Kräne ausgerüstet. Während an den Kais Liegeplätze für fünf Seeschiffe vorhanden sind, ist im Hafenbecken Platz zum Vertäuen von weiteren sechs Schiffen vorhanden[1].

Der neuangelegte Hafenort ist Ausgangspunkt der Eisenbahnlinie nach Kumasi und erschließt das fruchtbare Hinterland der Kolonie in weit größerem Maße als bisher Sekondi. Dieser letztere Hafen, der durch Takoradi eine wesentliche Entlastung erfährt, soll künftig nur als Erzladehafen dienen.

Schiffsverkehr. Der Überseeverkehr der Kolonie hat in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen. Im Jahre 1927 wurden 900 Schiffe von zusammen 2 458 570 Tonnen registriert. Deutschlands Anteil betrug wie im Vorjahre ungefähr 9% des Gesamtverkehrs und ist damit an die vierte Stelle hinter England, Frankreich und Holland gerückt. Eine Übersicht über die Schiffsbewegung des genannten Jahres gibt die nachstehende Tabelle[2]:

In die Häfen der Goldküste eingelaufene Schiffe:

Nationalität	Zahl	Tonnengehalt	Prozentualer Anteil
Britannien	492	1 421 905	57,83
Frankreich	99	298 658	12,15
Amerika	43	139 962	5,69
Holland	97	238 357	9,7
Norwegen	31	89 589	3,64
Deutschland	107	214 964	8,74
Italien	17	36 161	1,74
Dänemark	12	14 151	0,58
Spanien	2	4 823	0,2

Güterverkehr. Seit Wiederbeginn der deutschen Schiffahrt im Jahre 1921 hat Deutschland seinen Anteil am Handel mit der Kolonie stetig vergrößert; während der prozentuale Anteil am Gesamthandel im Jahre 1923 etwa 6 v. H. betrug, erhöhte sich dieser im Jahre 1927 auf etwa 13 v. H.

Der bei weitem wichtigste Ausfuhrartikel Kakao wird in steigendem Maße von Deutschland aufgenommen. Von den im Jahre 1927 verschifften 210 000 Tonnen Kakao im Gesamtwerte von etwa £ 11 728 000 gingen etwa 60 000 Tonnen nach den Vereinigten Staaten, 48 000 Tonnen nach Britannien, 44 000 Tonnen nach Deutschland und 39 000 Tonnen nach Holland[3].

Außer Kakao werden noch Mahagoni, Palmöl, Palmkerne und Manganerz exportiert.

[1] The Shipping World Year Book 1929, S. 405.
[2] Gold Coast Colony, Blue Book 1927/1928, S. 315.
[3] The Gold Coast Handbook 1928, S. 108/109, S. 311.

Der Gesamtausfuhrwert der Waren betrug im Jahre 1927 etwa £ 14 350 000, davon entfielen auf die nach Deutschland ausgeführten Güter etwa 18 v. H.[1].

Die Einfuhr aus Deutschland erstreckt sich auf landwirtschaftliche Geräte, Mineralwasser, Bier, Zement, Baumwollwaren, Stahlwaren, Emaillewaren u. a.

An der gesamten Einfuhr des Landes im Jahre 1927 im Gesamtwerte von £ 13 770 542 beteiligte sich Deutschland mit 8,05 v. H.[1].

e) Nigeria

Häfen. Der beste und entwickelste Hafen Nigerias ist Lagos. Schon im letzten Jahre vor dem Weltkriege wurden umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Hafenanlagen getroffen. Durch ständige und umfangreiche Baggerungen ist eine Durchfahrtsrinne durch die Barre geschaffen worden, die Schiffen bis 24 Fuß Tiefgang Eingang in den Hafen gewährte. In den vorhergehenden Jahren mußte die Ladung auf der Reede umgeladen werden; häufig kamen die nach Lagos bestimmten Ladungen in Forcados, einem kleinen Hafen, 130 Sm. östlich von Lagos gelegen, zur Entlöschung, von wo sie dann von Küstendampfern zurückgebracht wurden. Dadurch erhöhte sich die Fracht erheblich, und die Ablieferung erlitt starke Verzögerungen[2].

In den letzten Jahren ist durch den Bau von Molen ein vergrößertes Hafenbecken entstanden, dessen Einfahrt auf 25 Fuß Tiefe bei Niedrigwasser gehalten wird. Eine Anzahl von Kais mit einer Wassertiefe von 26 Fuß ist bereits fertiggestellt, weitere Anlegestellen mit Lösch- und Ladeeinrichtungen sind noch im Bau. Im Hafen sind Ankerplätze für die einlaufenden Schiffe in genügender Zahl vorhanden. Schwimmdocks mit einer Tragfähigkeit bis zu 3000 Tonnen dienen zur Aufnahme von Küstendampfern und Schleppern[3].

Schiffsbewegung. Die für das Jahr 1928 veröffentlichten amtlichen Statistiken zeigen, daß Deutschland bereits wieder die zweite Stelle im Schiffsverkehr der Kolonie einnimmt. Von den 1029 Schiffen mit einem Raumgehalt von 1 970 154 N.-R.-T. waren 480 Schiffe englischer Nationalität von 1 000 403 N.-R.-T., unter deutscher Flagge fuhren 186 Schiffe von 274 970 N.-R.-T., an dritter Stelle standen die Holländer mit 157 Schiffen von 267 412 N.-R.-T.[4].

Güterverkehr. Der Ausfuhrhandel ist im Gegensatz zu den anderen britisch-westafrikanischen Gebieten nicht auf ein einzelnes Hauptprodukt aufgebaut. Während in der Goldküste der Kakao mit 81 v. H. überwiegt, in Sierra Leone 76 v. H. des Gesamtexports aus Palmkernen und Palmöl und in Gambia fast die gesamte Ausfuhr aus Erdnüssen besteht, nehmen die Hauptausfuhrartikel Nigerias, Palmkerne und Palmöl, zusammen nur etwa 49 v. H. des Gesamt-

[1] Blue Book, a. a. O., S. 267, 288.
[2] The African World Nr. 590, 28. Februar 1914, Nr. 605, 13. Juni 1914.
[3] The Shipping World Year Book 1929, S. 206.
[4] Blue Book, Colony and Protectorate of Nigeria 1928, S. 550.

exports in Anspruch[1]. Nigeria ist heute wieder wie vor dem Kriege der bedeutendste Palmkernerzeuger der Welt. Vor dem Kriege ging fast die gesamte Palmkernausfuhr nach Hamburg; trotz der Anstrengungen der Engländer, dieses Geschäft an sich zu reißen, ist Deutschland bereits wieder größter Palmkernabnehmer geworden. Von den im Jahre 1925 zur Verschiffung gebrachten 273 000 Tonnen übernahm Deutschland 150 000 Tonnen, das ist etwa drei Viertel derjenigen Menge, die im letzten Vorkriegsjahre nach Deutschland verschifft worden war[2]. Seit einigen Jahren ist eine starke Belebung der Kakaoausfuhr zu beobachten, die im Jahre 1928 bereits 13,5 v. H. der Gesamtausfuhr einnahm. Von den in diesem Jahre verschifften 42 000 Tonnen gingen etwa 8600 Tonnen nach Deutschland. Neben den genannten Artikeln werden noch beträchtliche Mengen von Erdnüssen ausgeführt.

Die wichtigsten Einfuhrartikel Baumwollwaren, Zigaretten und Tabak werden zum überwiegenden Teile aus England bezogen. Im Gesamthandel steht Deutschland 1928 mit 16,6 v. H. an zweiter Stelle hinter England mit 56,2 v. H.[3].

f) Französisch-Westafrika

Häfen. Die großen, unter sich verbundenen Gebiete Französisch-Westafrikas, die im Norden Anschluß an die französischen Mittelmeerkolonien haben, bestehen aus den Ländern

1. Senegal mit den Häfen Dakar und Rufisque,
2. Französisch-Guinea mit dem Hafen Conakry,
3. Elfenbeinküste mit dem Hafen Grand-Bassam,
4. Dahome mit dem Hafen Cotonou.

Von diesen Häfen ist Dakar der einzige Platz, der als Hafen im schifffahrtstechnischen Sinne anzusprechen ist. Zwei ins Meer hinausgebaute Molen umschließen ein Hafenbecken, das Schiffen jeder Größe gute Ankerplätze gewährt. Die Anlegestellen an den Kais mit 20 bis 28 englischen Fuß Wassertiefe genügen jedoch noch nicht, um den starken Schiffsverkehr aufzunehmen. Eine große Anzahl Dampfer, besonders Kohlendampfer, müssen ihre Ladung auf den freien Ankerplätzen mit eigenem Geschirr in Leichter überladen. Die Hafenanlagen, welche nur ungenügend mit Lösch- und Ladeeinrichtungen versehen sind, werden zur Zeit erweitert und ausgebaut. Dakar, einer der wichtigsten Häfen der Westküste, dient vor allem der französischen Schiffahrt. Der Hafen ist Kohlenstation für einen großen Teil des Südatlantikverkehrs[4].

Die Häfen Conakry, Grand-Bassam und Cotonou liegen an der offenen See und haben keine Anlegestellen für Überseedampfer. Die Schiffe ankern auf der Reede, wo das Laden und Löschen der Güter in Leichter oder Brandungsboote erfolgt. Die Übernahme der Ladung

[1] Wirtschaftsdienst Nr. 42, 18. Oktober 1929.

[2] Kähler, J., Welthandel und deutsche Einfuhr, S. 208/209.

[3] Wirtschaftsdienst Nr. 42, 18. Oktober 1929.

[4] Siehe dazu: The Shipping World Year Book 1929, a. a. O., S. 118; L'Afrique Française, Paris, Nr. 3, März 1928; Bulletin Économique et Financier de Marseille, Nr. 12, 24. März 1929.

wird besonders in Grand-Bassam durch die starke Brandung erschwert und häufig sogar verhindert. Eiserne Landungsbrücken mit Kränen zum Laden und Löschen der Leichter und Boote sind in allen Häfen vorhanden[1].

Schiffsbewegung. Die Haupthäfen des französischen Kolonialgebiets Westafrikas werden von den deutschen Schiffen trotz des verhältnismäßig geringen deutschen Güter- und Passagierverkehrs regelmäßig monatlich ein- oder zweimal angelaufen. Im Jahre 1926 liefen in den wichtigsten Häfen Französisch-Westafrikas 20 378 Schiffe von zusammen 17 144 000 B.-R.-T. ein, davon führten 316 Schiffe von 534 000 B.-R.-T. die deutsche Flagge. Der gesamte Güterverkehr über See belief sich auf etwa 1 872 000 Tonnen im Gesamtwerte von etwa 3 842 255 000 Franken, von denen die deutschen Schiffe 40 486 Tonnen im Werte von 90 499 000 Franken übernahmen. Die deutsche Flagge stand damit an neunter Stelle hinter Frankreich (959 000 Tonnen), Italien (176 000 Tonnen), England (175 000 Tonnen), Norwegen (158 000 Tonnen), Dänemark (145 000 Tonnen), Holland (82000 Tonnen), Schweden (71 000 Tonnen) und den Vereinigten Staaten von Amerika (54 000 Tonnen). Etwa die Hälfte der gesamten Ladungstonnage wird im Hafen Dakar umgeschlagen[2]. Im Jahre 1928 liefen den Hafen Dakar 2608 Schiffe von 3 844 000 N.-R.-T. an, unter ihnen 51 deutsche Schiffe mit 74 000 N.-R.-T. In Grand-Bassam wurden im gleichen Jahre 165 deutsche Schiffe ein- und auslaufend gezählt, welche 4821 Tonnen löschten und 6772 Tonnen zur Verladung brachten. Der Gesamtschiffsverkehr des Hafens — 2326 ein- und auslaufende Schiffe — bewältigte eine Ladungstonnage von 223 000 Tonnen. In den übrigen Häfen nahm die deutsche Flagge einen wesentlich kleineren Ladungsanteil in Anspruch, so betrug der deutsche Anteil in Conakry etwa 1330 Tonnen bei einer Gesamtladungstonnage von etwa 76 000 Tonnen[3].

Güterverkehr. Der Ausfuhrhandel des französischen Kolonialgebiets hat durch die großen Verfrachtungen von ölhaltigen Produkten besondere Bedeutung gewonnen. Hierbei handelt es sich vor allem um Erdnüsse und Palmkerne, die ungefähr zwei Drittel der Tonnage und des Wertes der Gesamtausfuhr beanspruchen. Die Gesamtproduktion von Erdnüssen stellte sich im Jahre 1927 auf 421 274 Tonnen im Werte von 630,3 Millionen Franken (54 v. H. der Gesamtausfuhr). Deutschland führte davon 47 000 Tonnen (1926 73 000 Tonnen) ein. Bei der Ausfuhr von Palmkernen steht Deutschland als Abnehmer von 38 000 Tonnen bei einer Gesamtausfuhr von 74 000 Tonnen an erster Stelle. An weiteren Ausfuhrprodukten der Kolonien sind noch Palmöl, Kakao, Holz und Baumwolle zu nennen. Deutschlands Anteil am Gesamtexport betrug im Jahre 1927 13,1 v. H. (1926 14,4 v. H.).

Als Lieferant der französischen Kolonien spielt Deutschland nur eine geringe Rolle, da es nur mit etwa 1,6 v. H. des Gesamteinfuhr-

[1] The Shipping World Year Book 1929, a. a. O., S. 159, 201/202, 336.

[2] L'Afrique Française, Paris, Nr. 3, März 1928.

[3] Zusammengestellt nach Bulletin Mensuel de l'Agence Économique de l'Afrique Occidentale Française, Paris, Hefte vom April 1928 bis März 1929.

handels beteiligt ist; die Zahlen von 1913 sind noch nicht wieder erreicht. Die deutsche Einfuhr beschränkt sich hauptsächlich auf Metallwaren[1].

Eine Übersicht über den prozentualen Anteil einiger wichtiger am Außenhandel Französisch-Westafrikas interessierter Länder gibt die nachstehende Tabelle[2]:

Nationalität	1927	1926	1909—1913
Frankreich und Kolonien	57,1	52,8	46,9
England	11,8	16,1	18,8
Deutschland	7	7,5	9,3
Vereinigte Staaten	5,4	5,5	1,7
Englische Kolonien	4,6	3,7	5,7
Holland	3,3	4	3,9
Belgien	3,2	3	0,8

g) Togo

Häfen. Die ehemalige deutsche Kolonie Togo, die nunmehr von den Mandataren England und Frankreich verwaltet wird, verfügt über keine ausgebauten und geschützten Häfen. Der mit der englischen Goldküstenkolonie vereinigte kleinere Teil der Kolonie ist an den Hafen Accra angeschlossen, während das übrige von den Franzosen verwaltete Gebiet auf den Haupthafenort Lome angewiesen ist. Lome liegt an einer flachen, ungeschützten Küste und verfügt nur über zwei ins Meer hinausgebaute Landungsbrücken[3]. Die Überseedampfer müssen draußen vor der Barre vor Anker gehen, um Ladung und Passagiere zu landen. Zu diesem Zwecke stehen Leichter mit einer Tragfähigkeit von 2 bis 10 Tonnen zur Verfügung, die von einer Dampfschaluppe durch die Brandung geschleppt und an der Landungsbrücke mit Hilfe von Dampfkränen entladen werden[4].

Schiffsbewegung. Die deutsche Schiffahrt, die anfangs in den französischen Mandatsgebieten mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, macht in den letzten Jahren stetige Fortschritte. Im Jahre 1926 liefen 10 deutsche Schiffe von 17 000 N.-R.-T.[5] die Kolonie an, im Jahre 1928 waren es bereits 43 Schiffe von 96 581 Tonnen[6]. Während im ersteren Jahre 146 Tonnen entlöscht und 645 Tonnen[5] geladen wurden, betrugen die entsprechenden Zahlen für 1928 1751 und 2195 Tonnen[6].

[1] Wirtschaftsdienst, Hamburg, Heft 18, 3. Mai 1929; Bulletin Mensuel, a. a. O., Nr. 98, Februar 1929

[2] L'Afrique Française Nr. 3, März 1928.

[3] Togo-Cameroun, Paris, Magazine-Mensuel, Februar 1929.

[4] Rapport annuel 1928 adressé par le gouvernement Française au conseil de la société des nations conformément à l'article 22 du Pacte sur l'Administration sous Mandate territoire du Togo pour l'année 1927, Paris 1928, S. 75.

[5] Rapport, a. a. O., S. 84.

[6] Togo-Cameroun, Paris, Magazine-Mensuel, Juni/Juli 1929.

Im Jahre 1928 liefen folgende Schiffe die Kolonie Togo an[1]:

Nationalität	Zahl	Registertonnen	Ladung gelöscht 1000 kg	Geladen 1000 kg
französische	144	502 981	12 095	8 218
englische	148	314 968	6 484	8 718
deutsche	43	96 581	1 751	2 195
holländische	32	76 538	1 144	848
amerikanische	10	33 089	2 269	—
italienische	7	17 497	836	—
dänische	2	2 342	74	—
norwegische	2	4 586	135	54
Total	388	1 048 582	24 788	20 033

Ausfuhr und Einfuhr. Die günstige Weiterentwicklung der Wirtschaftslage der Kolonie hat zu einer starken Erhöhung der Aus- und Einfuhrzahlen gegenüber der in den letzten Vorkriegsjahren geführt. Kakao, Palmkerne, Palmöl, Baumwolle und Baumwollsaat stellen das Hauptkontingent der Ausfuhr. Deutschland war 1927 an der Ausfuhr mit 13,5%[2] des Gesamtwertes von 80 678 013 Franken[3] beteiligt.

Von den zahlreichen Importartikeln kamen hauptsächlich Salz, Getränke und Zucker aus Deutschland. Der deutsche Anteil am Einfuhrhandel betrug 1926 7,58% gegenüber 3,04% im Jahre 1921[2].

h) Kamerun

Häfen. Der Haupthafen Kameruns ist Duala, der etwa 12 Seemeilen oberhalb der Mündung des Wuriflusses liegt. Die Zufahrtsrinne durch die Barre ist bereits im letzten Vorkriegsjahre so tief ausgebaggert worden, daß die großen Überseeschiffe ohne Gefahr in den Hafen gelangen können. Frankreich hat die von Deutschland geplanten Hafenbauten in den letzten Jahren in Angriff genommen, so daß, nachdem jetzt ein Teil der Kaianlagen fertiggestellt ist, ein direktes Anlegen der Seeschiffe an den Kai bei genügender Wassertiefe möglich sein wird. Ein weiterer Ausbau des Hafens, der schon vor dem Kriege dringend gefordert wurde, ist von den Franzosen geplant und in Ausführung. Es ist vorgesehen, den Hafen zu vergrößern und die Kanalsohle zu verbreitern und zu vertiefen. Den Anforderungen des zunehmenden Güterverkehrs soll durch Erweiterung der Kaianlagen, durch Aufstellen moderner Lösch- und Ladeeinrichtungen, sowie durch den Neubau von großen Lagerhallen und Magazinen Rechnung getragen werden[4].

[1] Togo-Cameroun, Paris, Magazine-Mensuel, Juni/Juli 1929.
[2] Übersee- und Kolonialzeitung, Berlin, Nr. 11, 1. Juni 1928.
[3] Togo-Cameroun 1929.
[4] Togo-Cameroun, September/Oktober/November 1929.

Ein wichtiger Güterumschlagplatz ist der im Süden der Kolonie gelegene Hafenplatz Kribi, der an einer offenen Reede liegt und in dem das Laden und Löschen der Güter in der an der Westküste üblichen primitiven Weise erfolgt.

Einen der schönsten natürlichen Häfen besitzt die Kolonie in dem Hafen Victoria, der sich in englischen Händen befindet. Es sind keine Kaianlagen vorhanden. Die Güter müssen wie in Duala in Leichter übergeladen werden. Die Wassertiefe der Ankerplätze beträgt etwa 36 englische Fuß[1].

Schiffsbewegung. Die Dampfer der deutschen Afrikalinien haben erst im Jahre 1927 einen erweiterten Verkehr mit dem unter französischem Einfluß stehenden Teil Kameruns aufnehmen können. Von den 301 Schiffen, die in diesem Jahre die Häfen Kameruns, Duala und Kribi, anliefen, führten 30 Dampfer die deutsche Flagge. An dem gesamten Güterumschlag von etwa 142 000 Tonnen waren die deutschen Schiffe mit etwa 12 000 Tonnen beteiligt[2]. In den ersten acht Monaten des Jahres 1929 wurden in beiden Häfen von 335 Schiffen insgesamt 121 000 Tonnen umgeschlagen, deren hauptsächlichster Anteil auf die Schiffe folgender Nationalität fällt:

Nationalität	Zahl	Im Hafen Duala	
		geladen Tonnen	gelöscht Tonnen
Frankreich	79	35 973	12 980
Deutschland	29	6 821	3 913
England	98	18 057	19 623
Holland	35	9 369	2 387
Italien	8	2 065	4 160

Die in den ersten acht Monaten 1929 Kribi angelaufenen 41 Schiffe bewältigten einen Gesamtgüterverkehr von 5139 Tonnen, daran waren 24 deutsche Dampfer mit 3160 Tonnen beteiligt[3].

Ausfuhr und Einfuhr. Nachdem durch den provisorischen deutsch-französischen Handelsvertrag die den deutschen Handel mit der Kolonie einschränkenden Bestimmungen gemildert sind, hat der deutsche Anteil an der Aus- und Einfuhr des Landes ständig zugenommen. Kameruns Hauptausfuhrerzeugnis war bis zum Jahre 1914 der Wildkautschuk[4], der hauptsächlich in Kribi geladen wurde. An die Stelle dieses Produktes sind jetzt die Produkte der Ölpalme, Palmkerne und Palmöl getreten; dazu werden größere Mengen von Kakao und Holz exportiert. Von der Gesamtausfuhr des Jahres 1928, die etwa 97 735 Tonnen im Gesamtwerte von 155 297 227 Franken betrug, kamen auf die genannten vier Artikel etwa 95 000 Tonnen im Werte von 140 596 000

[1] The Shipping World Year Book, S. 434.

[2] Rapport Annuel sur l'administration sous mandat du territoire du Cameroun pour l'année 1927, Paris 1928, S. 67.

[3] Togo-Cameroun, April — Dezember 1929.

[4] Deutsche Kolonialzeitung, Berlin, Nr. 21, 20. Mai 1914.

Franken[1]. Deutschland empfing von der Gesamtausfuhr im Jahre 1928 etwa 26 500 Tonnen, hauptsächlich Palmkerne, im Gesamtwert von etwa 43 653 000 Franken[1]. Der deutsche Anteil an der Einfuhr ist bedeutend geringer. Von den im Jahre 1928 eingeführten 45 128 Tonnen im Gesamtwerte von 205 727 000 Franken lieferte Deutschland nur 5622 Tonnen im Werte von 27 938 000 Franken[1].

i) Belgisch-Kongo

Häfen. Das 2,4 Millionen Quadratkilometer große Kongogebiet hat nur an der Nordseite der Mündung des Kongoflusses einen schmalen Zugang zum Meere. Hier liegen die beiden Häfen Boma und Matadi, deren unzulängliche Hafeneinrichtungen seit Jahren Anlaß zu Klagen der Schiffahrtsgesellschaften geben. Beide Häfen sind den großen Seeschiffen zugänglich. Die vorhandenen Einrichtungen werden in erster Linie den belgischen Schiffen zur Verfügung gestellt, so daß die fremden Schiffe meistens erhebliche Verspätungen erleiden und infolgedessen gezwungen sind, zeitweilig den Dienst nach der Kolonie einzustellen[2]. Die häufig beklagte Verstopfung des Hafens von Matadi wird vor allem auf die ungünstigen Bahnverhältnisse des Landes zurückgeführt. Zur Zeit werden von der Kolonialverwaltung Maßnahmen getroffen, um die Mängel abzuhelfen.

Schiffsbewegung. Die den Haupthafen Matadi mit Ladung anlaufenden Schiffe verteilten sich im Jahre 1927 und 1928 auf folgende Länder[3]:

Nationalität	1927	1928	Ladungstonnage von Antwerpen 1000 kg	Ladungstonnage von anderen Häfen 1000 kg	Ingesamt 1000 kg
Belgien	48	56	142 832	7 396	150 228
Deutschland	12	13	18 103	10 795	28 898
England	7	9	7 149	3 871	11 020
Amerika	13	13	—	14 002	14 002
Frankreich	27	34	14 660	4 222	18 882
Portugal	27	13	—	1 853	1 853
Italien	10	8	—	15 077	15 077
Andere Länder	34	35	—	791	791
Total 1928			182 744	58 007	240 751

Wie aus der Zusammenstellung hervorgeht, haben die deutschen Dampfer einen beträchtlichen Anteil an der im Hafen Antwerpen zur Verschiffung kommenden Ladung. Die Dampfer der deutschen Afrikalinien laufen diesen Hafen wieder wie vor dem Kriege regelmäßig an.

[1] Zusammengestellt nach Togo-Cameroun Supplement au Magazine, Juni/Juli 1929.

[2] Siehe dazu: Geschäftsbericht der Woermann-Linie 1925 und 1928.

[3] „Congo", Revue générale de la Colonie Belge, November 1929, S. 714/715.

Güterverkehr. Der Außenhandel der Kolonie geht zum überwiegenden Teile über das belgische Mutterland. Der Hauptausfuhrartikel ist Kupfer, dessen Anteil an der Gesamtausfuhr etwa 40 v. H. beträgt. Zunehmende Bedeutung erfährt der Export von Palmkernen und Palmöl, von denen erstere hauptsächlich von Belgien aufgenommen werden, letzteres aber hauptsächlich in Amerika Absatz findet. Starke Zunahme hat die Ausfuhr von Baumwolle zu verzeichnen. Die Ausfuhr der Kolonie nach Deutschland wird aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich[1]:

Deutsche Einfuhr aus Belgisch-Kongo
in 1000 RM.

Jahr	Gesamt (Reiner Warenverkehr)	Lebensmittel u. Getränke		Rohstoffe und halbfertige Waren				
		Gesamt	Pflanzliche Öle und Fette	Gesamt	Ölfrüchte und Ölsaaten	Harz, Kopale Schellack Gummi	Kautschuk Guttapercha	Kupfer
1925	36 973	1 236	1 165	35 694	21 992	991	1 197	9 042
1926	35 871	2 910	2 896	32 959	23 998	1 132	996	4 876
1927	34 440	613	612	33 817	28 274	1 812	1 266	705
1928	44 436	500	411	43 919	35 042	1 822	860	3 701

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, ist die deutsche Ausfuhr nach dem Kongogebiet wesentlich unbedeutender als die Einfuhr aus jenem Lande[2]:

Deutsche Ausfuhr nach Belgisch-Kongo
(einschl. Reparationslieferungen) in 1000 RM.

Jahr	Gesamt	Lebensmittel u. Getränke		Fertige Waren			
		Gesamt	Bier	Gesamt	Gewebe aus Baumwolle	Eisenwaren	Maschinen
1925	10 003	1 558	1 485	8 440	495	5 644	448
1926	5 649	1 493	1 382	4 131	649	2 048	867
1927	5 574	1 830	1 559	3 712	368	2 014	769
1928	5 812	2 476	2 304	3 305	283	1 349	703

Nach der Außenhandelsstatistik Belgisch-Kongos nahm Deutschland am Gesamthandel des Jahres 1927 ungefähr mit 3 v. H. teil. Diese Zahl erweist sich aber unter Zugrundelegung der Zahlen der deutschen Außenhandelsstatistik als zu niedrig, da in der belgischen Statistik ein Teil des deutschen Handels als Handel mit Belgien ausgewiesen ist[2].

[1] Statistik des Deutschen Reiches, Band 351, II, Band 366, II (Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 713).

[2] Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 711 ff.

k) Angola

Häfen. Die portugiesische Kolonie Angola hat im Gegensatz zu den bisher genannten Ländern der Westküste Afrikas ganz vorzügliche natürliche Häfen aufzuweisen, von denen der wichtigste und vielleicht der schönste an der ganzen Westküste Lobito ist. Dieser Hafen, an einer mäßig großen Bucht gelegen, hat 5 Meter vom Ufer bereits 20 Meter Tiefwasser, so daß die großen Seeschiffe direkt an den Pier anlegen und dort abgefertigt werden können[1]. Das Auffinden und Ansteuern dieses von der Natur so außerordentlich begünstigten, ruhigen und sicheren Hafens bietet den Schiffen im allgemeinen keine Schwierigkeiten, da Nebel, wie sie an der benachbarten Küste des ehemaligen Deutsch-Südwestafrikas auftreten, sehr selten sind. Die Häfen Angolas, unter denen außer Lobito die wichtigsten Loanda, Mossamedes und Porto Amboim sind, waren bis vor einigen Jahren von den Portugiesen stark vernachlässigt worden. Erst in den letzten Jahren hat die kapitalarme, aber wirtschaftlich außerordentlich ausbaufähige Kolonie Mittel aus Anleihen bereitgestellt, um den Ausbau der einzelnen Häfen zu fördern. Diese Maßnahmen wurden wesentlich begünstigt durch den Ausbau des Verkehrsnetzes im Innern des Landes und die inzwischen bis zur Grenze fertiggestellte Lobito-Benguela-Eisenbahn, welche im Anschluß an die im Bau befindliche Katanga-Bahn das erzreiche Gebiet Katanga in der Kolonie Belgisch-Kongo mit dem Hafen Lobito verbinden wird[2].

Nach der Fertigstellung der Gesamtstrecke wird die kürzeste und schnellste Verbindung Zentralafrikas mit Europa geschaffen sein, deren Benutzung zu einem rapiden Aufschwung des Hafenverkehrs in Lobito führen wird. Die Belgier haben an dem Ausbau der neuen Strecke lebhaftes Interesse genommen, da die bisherige Beförderung der Kongogüter durch Tanganyika Territory über Daressalam oder durch Mocambique über Beira nach Europa sich als zu kostspielig erwiesen hat, zumal der Transport noch eine verhältnismäßig hohe Belastung durch die Suezkanalgebühren erfährt[3].

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Hafenanlagen ist der Bau von Kühlanlagen und Kohlendepots geplant; ebenso soll eine Getreidemühle und eine Brauerei errichtet werden[4].

Schiffsverkehr. Schiffahrt und Handel befinden sich seit jeher zum überwiegenden Teile in portugiesischen Händen. Dieser Umstand wurde noch dadurch begünstigt, daß die nach dem Zollgesetz vom 16. April 1892 erhobenen Zölle für den größten Teil der eingeführten Waren 20 v. H. des Wertes umfaßten. Alle Waren jedoch, die aus dem Mutterlande Portugal kamen und auf portugiesischen Schiffen eingeführt wurden, erhielten eine Zollvergütung bis zu 90 v. H.

[1] Marquardsen-Stahl, Angola, 1928, S. 150.

[2] Die Benguela-Bahn ist, soweit portugiesisches Gebiet in Frage kommt, fertig. Mit ihrer Durchführung bis in das belgische Katangagebiet kann für das kommende Jahr gerechnet werden. Afrika-Nachrichten, Leipzig, Nr. 6, 15. März 1929.

[3] The African World, London, Nr. 1283, 11. Juni 1927.

[4] Deutsche Kolonial-Correspondenz, Nr. 26, 5. April 1929.

Infolge dieser Zollbestimmungen war der Wettbewerb allen nicht portugiesischen Dampferlinien außerordentlich erschwert. Die englische Elder-Dempster-Linie stellte z. B. aus diesem Grunde 1912 ihren Verkehr nach Angola ein. Vor dem Kriege liefen außer den portugiesischen Dampfern noch die Schiffe der Woermann-Linie, der Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst), der Hamburg-Bremer Afrika-Linie und der englischen Union Castle Line Angola an[1]. Anfang 1914 nahm auch die Deutsche Ost-Afrika-Linie mit ihren Passagierdampfern den regelmäßigen Dienst nach Angola auf.

Nachdem im Jahre 1921 die deutschen Schiffe wieder zum Verkehr in den Häfen Angolas zugelassen waren, entwickelte sich die deutsche Schiffahrt dorthin zufriedenstellend, so daß bis zum Jahre 1928 der gleiche Prozentsatz am Gesamtschiffsverkehr wie vor dem Kriege erreicht war. Die Haupthäfen werden durch Passagierschiffe und Frachter regelmäßig bedient; wobei die letzteren allerdings infolge des Anlaufens der zahlreichen westafrikanischen Zwischenhäfen bis zu zwei Monate gebrauchen, um die Kolonie zu erreichen. Es ist daher beabsichtigt, einige Schiffe in direkter Fahrt von den Kanarischen Inseln nach Angola zu schicken[2].

Seit Inkrafttreten des neuen Zolltarifs vom 1. Juni 1928, der eine Herabsetzung des Zolles brachte, hat sich die Lage der ausländischen Schiffahrtslinien in den Häfen Angolas etwas günstiger gestaltet. Besonders wird bei der Verfrachtung und Verschiffung von Waren deutschen Dampfern vielfach der Vorzug gegeben, da der aus der Umladung und Verschiffung mit portugiesischen Dampfern erwachsende Nachteil von den Handelshäusern für größer erachtet wird, als der Vorteil der Nationalisierung bei der Zollbehandlung[3].

In der nachstehenden Tabelle sei noch eine Übersicht über die Schiffsbewegung im Hafen Lobito während der Jahre 1927/28 gegeben[4]:

Einlaufend	Flagge	Zahl der Schiffe	Tonnen
1927	portugiesische ...	85	455 224
1928	portugiesische ...	82	455 722
1927	britische	28	137 471
1928	britische	15	76 288
1927	deutsche	25	127 447
1928	deutsche	25	145 138
1927	amerikanische ...	7	37 809
1928	amerikanische ...	8	45 569
1928	schwedische	1	1 445

[1] Lüderitzbuchter Zeitung Nr. 47, 21. November 1913.

[2] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 21, 22. Mai 1929, Beilage „Die Auslandswirtschaft".

[3] Sammelmappe „Deutschland und die weltwirtschaftliche Lage" Nr. 6, 30. Juni 1923 (Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv).

In den Hafen Loanda liefen während des Jahres 1928 folgende Schiffe ein[1]:

Flagge	Zahl der Schiffe	Tonnen
britische	3	8 327
portugiesische	57	208 951
deutsche	28	91 099
Vereinigte Staaten	8	28 265

Von den im Jahre 1926 in sämtlichen Häfen Angolas eingelaufenen Schiffen — 600 Schiffe mit insgesamt $1^3/_4$ Millionen Tonnen — waren etwa 75 v. H. portugiesische und 20 v. H. deutsche Schiffe. Der stärkste Verkehr vollzog sich in diesem Jahre in Loanda, vor Lobito und Porto Amboim[2].

Güterverkehr. Die wichtigsten Ausfuhrartikel Angolas sind Kaffee, Mais, Palmöl, Rohrzucker, Tabak, Baumwolle und Gummi; außerdem werden Bohnen, Weizen, Sisal, Kakao, Kokosnüsse, Rizinusnüsse, Walöl, Fischöl u. a. exportiert.

Von einigen wichtigen Artikeln, welche 1928 zur Ausfuhr kamen, stellen sich die Mengenanteile in Tonnen der einzelnen Länder wie folgt[3]:

Mais: Portugal 23 174, Deutschland 27 826, Belgien 8385;
Kaffee: Portugal 4845, Deutschland 1852, Belgien 2182, Holland 879;
Kokosnüsse: Portugal 5518, Deutschland 1246, Belgien 564;
Baumwolle: Portugal 400;
Bohnen: Portugal 379, Deutschland 1193, Belgien 948, São Thomé 2037;
Rohwachs: Portugal 430, Deutschland 499, Belgien 145;
Palmöl: Portugal 2405, Deutschland 658, Belgien 412;
Zucker: Portugal 9457;
Weizen: Portugal 2305;
Kakao: Portugal 8000, Deutschland 11, Belgien 145;
Maismehl: Portugal 373, São Thomé 1438, Belgisch-Kongo 16;
Walöl: Norwegen 1443.

Deutschlands Anteil an der Ausfuhr hat sich in den letzten Jahren stark vergrößert, der Wert belief sich 1921 auf 310 Contos, 1922: 2060, 1923: 1990, 1924: 13 274, 1925: 9278, 1926: 7876[4], 1927: 8590 Contos[5].

Deutschlands Anteil an der Einfuhr des Landes hat prozentual bereits wieder den Vorkriegszustand erreicht, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Gesamteinfuhr des Landes um 50 v. H. gegenüber der des Jahres 1914 gestiegen ist. Während im Jahre 1925 etwa 14 853 Tonnen deutsche Güter im Werte von 39 938 Contos in Angola gelandet wurden, sind die entsprechenden Zahlen für 1926 12 425 Tonnen im Werte von 35 520 Contos und 1927 13 600 Tonnen im Werte von 43 643 Contos.

[1] L'Essor Colonial et Maritime, Brüssel, Nr. 890, 23. Mai 1929.
[2] Marquardsen-Stahl, Angola, S. 151.
[3] The African World, Nr. 1387, 8. Februar 1929.
[4] Marquardsen-Stahl, Angola, S. 163.
[5] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 19, 8. Mai 1929.

Nach der amtlichen Statistik von 1925 verteilt sich der Hauptanteil der aus Deutschland eingeführten Güter auf folgende Artikel (in 1000 Contos $):

Bier 5705, Zement 1678, Eisen (verarbeitet) 1666, Säcke 3743, Steinkohle 1164, Reis 1153, Baumwolle (gefärbt im Stück) 4405, Baumwolle (gefärbt verarbeitet) 2455, Baumwolle (gemustert) 4180.

Die Einfuhr deutschen Bieres, des bisher wichtigsten Einfuhrartikels, nimmt in den letzten Jahren immer mehr ab, so von $1^1/_4$ Millionen Liter im Jahre 1925 auf $^3/_4$ Millionen Liter 1927, da hier portugiesische Konkurrenz aufgetreten ist, die auch den Bau einer Brauerei in Angola selbst plant. Ein weiterer Wettbewerb ist jetzt durch die in Leopoldville (Kongo) befindliche Brauerei entstanden, welche monatlich etwa $^3/_4$ Millionen Flaschen braut[1].

l) Mandatsgebiet Deutsch-Südwestafrika

Häfen und Schiffsbewegung. Die ehemalige deutsche Kolonie besaß in den beiden Hafenorten Swakopmund und Lüderitzbucht nur ganz primitiv ausgebaute Landungsplätze. Die Seeschiffe mußten wie in den meisten westafrikanischen Häfen auf der freien Reede vor Anker gehen und dort in der üblichen Weise Passagiere und Ladung absetzen oder aufnehmen. Besonders ungünstig lagen die Verhältnisse in dem am offenen Meeresstrand gelegenen Swakopmund, das im Gegensatz zu dem geschützter liegenden Lüderitzbucht den Schiffen keinerlei Schutz gegen die Unbilden der Witterung gewährte. Das Laden und Löschen der Güter, sowie das Landen der Passagiere gestaltete sich hier infolge der häufig auftretenden schweren Brandung äußerst schwierig und gefahrvoll. Die vor dem Kriege von der deutschen Regierung geplanten Molen- und Brückenbauten konnten nur teilweise ausgeführt werden, da sie durch den Krieg unterbrochen wurden. Später hat man die Anlagen ganz verfallen lassen und den Hafen Swakopmund außer Betrieb gesetzt. Dafür ist in der südlich von Swakopmund gelegenen englischen Walfischbucht, in einem unwirtlichen, wüstenhaften Gelände, ein neuer Hafen gebaut worden, der als Zentralhafen und Eingangspforte für das Mandatsgebiet und dessen Hinterland dienen soll.

Der Hafen Walfischbai hat in wenigen Jahren moderne Anlagen und Einrichtungen erhalten, so daß bereits Ende Dezember 1926 der erste Ozeandampfer direkt an den Kai anlegen konnte. Der Hafen, dessen Ausbau im wesentlichen beendet ist, hat etwa 500 Meter Kaianlagen, die mit sechs elektrischen Kränen ausgestattet und mit Gleisanschluß versehen sind. Es ist damit die Möglichkeit vorhanden, drei größere Seeschiffe zugleich an den Kai zu legen und abzufertigen. Unmittelbar am Kai stehen die großen Fleischverwertungs- und Kühlhallen der Imperial Cold Storage Co., sowie zwei große Güterschuppen. Zur Übernahme des Erzes dienen mehrere Pontons. Das 650 Meter lange und 210 Meter breite Hafenbecken ist durch Ausbaggerung auf

[1] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 19., 8. Mai 1929.

eine Wassertiefe von 11 Meter gebracht worden und bietet gute und sichere Ankerplätze für eine größere Anzahl von Seeschiffen[1].

Der Hafen Lüderitzbucht, im Süden der Kolonie gelegen, ist wegen seiner Lage im Distrikt der Diamantenfelder von Bedeutung und wird daher von den Überseeschiffen regelmäßig angelaufen.

Walfischbai weist bereits einen recht lebhaften Schiffsverkehr auf, so liefen dort im Jahre 1928 206 Dampfer mit einer Bruttotonnage von 669 646 Tonnen ein. Die gelöschte Ladung belief sich auf 55 575 Tonnen; zur Verladung kamen 82 790 Tonnen, von denen 58 549 Tonnen Kupfererze und 4 882 Tonnen Gefrierfleisch waren[2]. Die Dampfer der deutschen Afrikalinien bedienen die Häfen Walfischbai und Lüderitzbucht regelmäßig dreimal monatlich.

Güterverkehr. Der Außenhandel der Kolonie lag in der Zeit vor dem Kriege fast ganz in den Händen des deutschen Mutterlandes, das mit über 80 v. H. sowohl an der Einfuhr als auch an der Ausfuhr der Kolonie beteiligt war[3]. Während des Krieges übernahm Südafrika die Versorgung des Landes mit den notwendigen Bedarfsartikeln, die Ausfuhr stockte in dieser Zeit fast ganz. In der Nachkriegszeit hat der Außenhandel eine starke Belebung erfahren, so daß der Gesamtwert im Jahre 1928 die Summe von 125 Millionen RM.[4] erreichte (1913 etwa 114 Millionen Mk.[5]). Dabei ist zu beachten, daß ein wesentlicher Anteil der Ein- und Ausfuhr auf die Südafrikanische Union entfällt. Es ist Südafrika nicht nur gelungen, einen beträchtlichen Teil seiner eigenen Produkte in Südwest abzusetzen, sondern sich auch als Zwischenhändler zwischen Übersee und dem Mandatsgebiet einzuschalten. 26 v. H. der Gesamteinfuhr besteht aus britisch-südafrikanischen Erzeugnissen, weitere 33 v. H. kommen von Übersee über Südafrika zur Einfuhr. In der Zucker- und Tabakeinfuhr nimmt dieses Land eine Monopolstellung ein. Südafrika spielt auch als Absatzgebiet der Kolonie eine wichtige Rolle. 1928 kamen 30 569 Rinder und 188 000 Stück Kleinvieh im Werte von £ 250 000 zur Ausfuhr nach den Unionsländern. Diese waren auch die Hauptabnehmer von Molkereiprodukten aus Südwest[6]. Deutschlands direkte Einfuhr nach Südwest errechnet sich im Jahre 1927 auf etwa 21 v. H. Die indirekte Einfuhr über Südafrika wird diesen Prozentsatz aber beträchtlich erhöhen, wie überhaupt Deutschlands Anteil in den letzten Jahren eine ständige Steigerung erfahren hat.

Der Ausfuhrhandel der Kolonie stützt sich seit den letzten Vorkriegsjahren hauptsächlich auf den Diamantenexport, der 1927 etwa 50 v. H. beansprucht. Weitere größere Ausfuhrposten bilden Kupfererze, Vieh, Butter, Zinnerz und Blei. Den größeren Teil dieser Produkte übernehmen England und die Südafrikanische Union; Deutschlands Anteil hatte 1927 noch nicht 10 v. H. der Gesamtausfuhr erreicht[7].

---

[1] Afrika-Nachrichten, Leipzig, Nr. 16, 15. August 1927.

[2] Cape Times, Kapstadt, 4. März 1929.

[3] Blumhagen, H., Südafrika, Hamburg 1921, S. 105/106.

[4] Lange, Fritz, Der Außenhandel Südwestafrikas im Jahre 1928, in Übersee- und Kolonial-Zeitung, Berlin, Nr. 12, 15. Juni 1929.

[5] Blumhagen, H., a. a. O., S. 105/106.

[6] Lange, Fritz, a. a. O.

[7] Harrison's Business and General Year-Book of South Africa and adjacent Territories, Pietermaritzburg 1929, S. 497.

m) Südafrikanische Union

Häfen. Die Südafrikanische Union, die von allen afrikanischen Ländern wirtschaftlich am meisten fortgeschritten ist, hat von jeher dem Ausbau ihrer Häfen größte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Haupthäfen Kapstadt und Durban sind daher allen Anforderungen eines neuzeitlichen Seeverkehrs entsprechend und nach europäischem Muster eingerichtet. Beide Häfen sind in geschützten Buchten gelegen, die künstlich durch Molen begrenzt sind und den Seeschiffen sichere Einfahrt und Liegemöglichkeit bieten. Die Wassertiefe in den Häfen und an den mit Gleisanschluß versehenen großen Kaianlagen ist ausreichend, um größten Seeschiffen ein direktes Anlegen an den Kai zu ermöglichen. Zahlreiche Kräne und Schuppen erleichtern das Laden, Löschen und Lagern der Güter, wodurch im Zusammenhang mit den zahlreichen anderen modernen Hilfsmitteln eine beschleunigte Schiffsabfertigung gewährleistet wird.

Die Häfen East London und Port Elisabeth haben entsprechend ihrem geringeren Seeverkehr und infolge ihrer ungünstigeren Lage keine umfangreichen Anlagen und Einrichtungen. Es erfolgen jedoch seit Jahren größere Ausbau- und Baggerungsarbeiten, die eine bedeutende Vergrößerung und Verbesserung der Häfen darstellen[1].

Schiffsbewegung. Durban, das vor dem Kriege der meistangelaufene Hafen der Union war, hat seine Stellung an Kapstadt abgeben müssen, das jetzt etwa 40 v. H. des gesamten Seeverkehrs aufnimmt[2].

Der Umfang des Seeverkehrs hat sich in den Unionshäfen in den letzten Jahren wenig verändert. Im eingehenden Seeverkehr wurden registriert[3]:

Jahr	Zahl der Schiffe	1000 N.-R.-T.	Gelöschte[4] Ladung 1000 T.	Verschiffte[4] Ladung 1000 T.
1925	1 497	5 344	—	—
1926	1 321	4 937	2 777	4 560
1927	1 403	5 268	2 983	4 401
1928	1 324	5 210	—	—

Die deutsche Flagge, welche 1913 mit 230 eingehenden Überseeschiffen (723 458 N.-R.-T.) vertreten war, zeigte sich 1927 auf 83 Schiffen (290 334 N.-R.-T.), welche 195 202 Tonnen löschten und 226 054 Tonnen zur Verladung brachten[4].

Damit sind alle ausländischen Konkurrenten sowohl hinsichtlich der Schiffs- als auch der Ladungstonnage überflügelt und Deutschland hat

[1] Siehe dazu: Shipping World 1929, S. 85, 128/130.

[2] Wirtschaft des Auslandes 1900—1927, S. 815.

[3] Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 721.

[4] Annual Statement of the Trade and Shipping of the Union of South Africa 1927, Capetown, S. IX/X.

seine Position hinter England wieder eingenommen, obgleich die Zahlen von 1913 noch längst nicht wieder erreicht sind.

Güterverkehr. Die Ausfuhr der Südafrikanischen Union besteht zu einem wesentlichen Teile aus Gold und Diamanten. In den Nachkriegsjahren hat sich allerdings eine starke Verschiebung zugunsten der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse bemerkbar gemacht. Während der Anteil der Minenproduktion an der Gesamtausfuhr von 75 v. H. in den Vorkriegsjahren auf 60 v. H. im Durchschnitt der Jahre 1924/26 zurückging, ist der Anteil der landwirtschaftlichen Produkte von 18 v. H. auf 30 v. H. gestiegen[1].

Deutschland, das einige Jahre vom Außenhandel Südafrikas ausgeschaltet war, hat den wertmäßigen Anteil des Jahres 1913 heute weit überschritten.

Die wichtigsten Posten der südafrikanischen Ausfuhr nach Deutschland bilden Wolle, Gerbrinde und -extrakt, Leinsaat, Mais, Erze, Häute und Kupfer. Im Jahre 1928 war folgender Anteil der wichtigsten Ausfuhrartikel nach Deutschland zu verzeichnen: 36 865 Tonnen Mais, 30 058 Tonnen Wolle und andere Tierhaare, 3 816 Tonnen Kalbsfelle und Rindshäute, 17 149 Tonnen Gerbhölzer, -rinden, -auszüge, 2 936 Tonnen Steine und Erden, 20 455 Tonnen Manganerze, sonstige Erze und Metallaschen, 938 Tonnen Kupfer. Der Gesamtwert der Ausfuhr nach Deutschland bezifferte sich 1925 auf 116,9 Millionen RM., im Jahre 1926 auf 89,6, 1927 auf 153,3 und im Jahre 1928 auf 208,3 Millionen RM., wovon in letzterem Jahre etwa 20 Millionen RM. auf Gold und Silber entfielen. Der prozentuale Anteil am Gesamtwert der südafrikanischen Ausfuhr ist von 3,1 v. H. im Durchschnitt der Jahre 1910/14 auf 7,7 v. H. im Jahre 1928 gestiegen.

Die Einfuhr aus Deutschland, die hauptsächlich aus Fertigwaren besteht, bewertete sich im Jahre 1928 auf 99,9 Millionen RM., das entspricht einem prozentualen Anteil von 7,5 v. H. der gesamten südafrikanischen Einfuhr. Demgegenüber steht ein Anteil von 8,4 v. H. im Durchschnitt der Jahre 1910/14, bei einem Werte von etwa 64 Millionen Mark im Jahre 1913[2].

n) Portugiesisch-Ostafrika

Häfen. Portugiesisch-Ostafrika hat infolge des bedeutenden Transitverkehrs mit Zentral- und Südafrika einen außerordentlich lebhaften Schiffsverkehr aufzuweisen. Die Regierung hat besonders in den Nachkriegsjahren große Mittel aufgewandt, um die Haupthäfen der Kolonie, Lourenço Marques und Beira, so auszubauen, daß der steigende Schiffs- und Güterverkehr ohne Verzögerung durchgeführt werden kann.

Lourenço Marques ist einer der größten natürlichen Häfen der Welt. Der Hafen liegt an einer über 30 Kilometer breiten Bucht, der Delagoa-

[1] Wirtschaft des Auslandes 1900—1927, S. 813.

[2] Official Yearbook of the Union of South Afrika Nr. 10, 1928, S. 633—636; Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 719/720.

bay, von der eine über 40 Kilometer lange Tiefwasser-Fahrrinne in den Indischen Ozean führt. Die etwa $1^1/_2$ Kilometer lange Kaianlage bietet 12 großen Ozeandampfern Anlegemöglichkeit. Zahlreiche elektrische Kräne, von denen der größte eine Hebefähigkeit von 70 Tonnen aufweist, beschleunigen das Löschen und Laden der Güter, zu deren Lagerung zahlreiche größere Lagerschuppen, sowie offene und gedeckte Lagerplätze zur Verfügung stehen. Die beiden im Hafen vorhandenen Kohlenheber haben eine Ladekapazität von 500 Tonnen in der Stunde. Die Vergrößerung der Hafenanlagen bietet weniger Schwierigkeiten wie in den meisten anderen afrikanischen Häfen, da genügend Tiefwasserraum vorhanden ist[1].

Der Hafen Beira liegt im Mündungsgebiet zweier Flüsse, etwa 470 englische Meilen nördlich von Lourenço Marques. Selbst bei Niedrigwasser können größere Seeschiffe bis 10 000 B.-R.-T. ohne Gefahr in den gegen die häufig dort herrschenden Stürme gut geschützten Hafen einlaufen. Der Güterumschlag findet im allgemeinen auf dem Strome mit Hilfe von Leichtern statt. Erst neuerdings ist eine kleinere Tiefwasser-Kaianlage ausgeführt, die den Dampfern das Anlegen an den Kai ermöglichen soll[2]. Der Hafen hat infolge seiner direkten Eisenbahnverbindung mit Zentral- und Südafrika und des dadurch erleichterten Durchfuhrverkehrs mit diesen Ländern einen starken Güterumschlag zu verzeichnen, der von keinem Hafen zwischen Lourenço Marques und Suez übertroffen wird. Beira hat zugleich die beste und vollständigste Leichterflottille der Ostküste, so daß, wenn nötig, eine durchschnittliche Gütermenge von 3000 Tonnen täglich gelöscht und verladen werden kann[3]. Daß diese Menge bald erreicht ist, zeigen die für das erste Halbjahr 1929 veröffentlichten Zahlen, die den Güterumschlag in dieser Zeit mit 422 815 Tonnen angeben[4].

Die deutschen Afrikalinien verdanken ihren zunehmenden Anteil an der ein- und ausgehenden Ladung zum großen Teile ihrer in der Nachkriegszeit wieder neuaufgebauten Schlepper- und Leichterflotte, von der die größeren Schleppdampfer und Motorleichter im Zubringerdienst von und nach den kleineren Küstenplätzen und die kleineren Schlepper und Leichter im Lösch- und Ladedienst der Hauptdampfer beschäftigt sind.

Schiffsbewegung. Seit der Beendigung des Weltkrieges hat der Wettbewerb im Schiffsverkehr nach Portugiesisch-Ostafrika stark zugenommen. Den Hauptanteil bestreiten die europäischen Linien, von denen die holländischen Linien, deren Dampfer im Jahre 1914 in den Häfen der Kolonie nicht vertreten waren, eine besonders für die deutschen Linien fühlbare Konkurrenz bilden. Ein beachtenswerter Anteil entfällt auch auf die neuaufgetretenen japanischen und nordamerikanischen Linien. Im Jahre 1928 haben den Hafen Lourenço Marques 801 Fracht- und Passagierdampfer angelaufen[5]:

[1] Harrison, a. a. O., S. 509, 535.
[2] Harrison, a. a. O., S. 558/560.
[3] Hamburger Fremdenblatt Nr. 229, 18. August 1928.
[4] The African World, London, Nr. 1398, 24. August 1929.
[5] Industrie- und Handelszeitung Nr. 141, 20. Juni 1929.

Flagge	Zahl	B.=R.=T.	Ladung	
			eingenommen Tonnen	gelöscht Tonnen
englische	438	2 302 736	417 833	296 441
deutsche.....	49	367 341	32 576	27 403
portugiesische ...	167	327 561	69 254	30 698
holländische	45	264 523	18 319	24 513
japanische	33	193 262	1 849	12 424
amerikanische	18	101 218	17 694	7 116
italienische	16	94 478	7 069	2 086
schwedische	11	48 771	14 300	14 005
dänische	9	30 161	20 678	4 409
finnische	1	5 233	—	—
norwegische	14	62 319	7 128	19 393

Es ergibt sich, daß Deutschland hinsichtlich der Tonnenzahl schon wieder an zweiter Stelle hinter England steht, das allerdings einen nicht aufzuholenden Vorsprung hat. Der deutsche Anteil des Jahres 1913 — 86 einlaufende Schiffe mit 478 620 B.-R.-T. und 99 384 Tonnen gelöschter sowie 9268 Tonnen übernommener Ladung[1] — ist aber noch nicht wieder erreicht worden.

Güterverkehr. Eine besondere Rolle im Ein- und Ausfuhrhandel der Kolonie spielen die sogenannten „nationalisierten" Waren, die wegen der Zollersparnis von den verschiedenen Ursprungsländern zunächst nach Lissabon resp. nach Mocambique gehen, um dann dort mit portugiesischen Dampfern weiterbefördert zu werden. An diesen Umladungen sind besonders englische und deutsche Güter beteiligt[2].

Von den in der Kolonie erzeugten Produkten Erdnüsse, Kopra, Zucker, Sisal, Hanf, Mais, frische Früchte, Rohbaumwolle, Sesam, Mangroverinde, Wachs, Öle, Häute und Felle gelangten 1928 36,6 v. H. zur Ausfuhr nach Frankreich, 15,7 v. H. nach Deutschland (1925 3,75 v. H.), nach der Südafrikanischen Union 18,6 v. H., nach Portugal 14,2 v. H.

Deutschlands prozentualer Anteil an der Einfuhr, hauptsächlich Textilwaren für die Eingeborenen, betrug 1928 17,1 v. H. (1925 17,7 v. H.).

o) Tanganyika Territory
(ehemaliges Deutsch=Ostafrika)

Häfen. Die Haupthäfen des ehemaligen Deutsch-Ostafrika, Daressalam und Tanga, bieten den anlaufenden Seeschiffen im allgemeinen gute und sichere Liegemöglichkeiten. In den buchtartigen, natürlich geschützten Hafenbecken stehen auch größeren Seeschiffen genügend gute Ankerplätze zur Verfügung, die ein gleichzeitiges Abfertigen

[1] Deutsches Handels-Archiv, Berlin, I. Teil, 1. Dezember 1914.
[2] Industrie- und Handelszeitung Nr. 140, 19. Juni 1929.
[3] O Jornal do Commercio e das Colonias, Lissabon, Nr. 22685, 25. August 1929.

ermöglichen. Das Löschen und Laden der Schiffe muß auch heute noch durch Leichter und Boote bewerkstelligt werden, da nur diese infolge ihres niedrigen Tiefganges in der Lage sind, an den Piers und Kais anzulegen[1]. Die Hafenanlagen Daressalams, die in der Vorkriegszeit nur ganz primitiv waren, sind in den letzten Jahren sehr verbessert worden. Ende 1928 waren etwa 220 Meter Kaianlagen mit vier Dampfkränen und fünf elektrischen Kränen — Hebekraft 1 bis 20 Tonnen — in Betrieb[2], welche einen jährlichen Ladungsumschlag von 300 000 Tonnen ermöglichen. Da der augenblickliche Ladungsumschlag sich auf etwa 200 000 Tonnen stellt, hat man zunächst von weiterem Ausbau abgesehen und nur die Verbesserung und Vertiefung der Fahrrinne ins Auge gefaßt[3].

Das im Hafen liegende Schwimmdock hat nur eine Tragfähigkeit von 2000 Tonnen[4] und kommt daher nur für Küstendampfer in Frage.

In der Nähe des Zollhauses stehen genügend Lagerhäuser zur Verfügung, um die entlöschten oder die zur Verladung kommenden Güter unterzubringen. Ein größeres Lagerhaus befindet sich auch im Besitz der Deutschen Ost-Afrika-Linie[5].

Tanga, die ehemals blühende Hafenstadt, etwa 115 Seemeilen nördlich Daressalam gelegen, hat seine Stellung zugunsten der britischen Konkurrenzhäfen Kilindini-Mombasa verloren. Die Hafenanlagen sind nach dem Kriege von den Engländern absichtlich vernachlässigt und dem Verfall preisgegeben worden[6]. Zur Motivierung dieses Umstandes wird von den Engländern geltend gemacht, daß die Plantagenproduktion der Nordbezirke nach dem Weltkriege eine starke Verminderung erfahren habe. Tanga ist jedoch heute noch Hauptausfuhrplatz für Sisal und Kaffee; sein Handel kennzeichnet sich dadurch, daß er nur die Aus- und Einfuhren Tanganyika Territorys aufnimmt, im Gegensatz zu Daressalam, das infolge seines guten Bahnanschlusses mit dem Hinterland einen beträchtlichen Durchgangsverkehr nach dem Belgischen Kongo, den belgischen Mandatsgebieten und nach Nord-Rhodesien aufweist[7].

Schiffsbewegung. Der Überseeverkehr Deutsch-Ostafrikas wurde vor dem Kriege fast ausschließlich von den Dampfern der Deutschen Ost-Afrika-Linie bewältigt. Von 586 im Jahre 1912 in deutsch-ostafrikanischen Häfen verkehrenden Schiffen waren 558 deutsche[8]. Der große Frachtraumüberschuß in den ersten Nachkriegsjahren hat eine Reihe von ausländischen Schiffahrtslinien veranlaßt, diese Häfen in ihr Liniennetz einzubeziehen, um sich einen Anteil an der dort ein- und ausgehenden Ladung zu sichern. Ende 1928 waren es nicht weniger

[1] Handbook of German East-Africa, London 1923, S. 175/176.

[2] Report of His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the Administration of Tanganyika Territory for the Year 1928, London 1929, S. 81.

[3] The African World, London, Nr. 1372, 23. Februar 1929.

[4] Handbook of German East-Africa, London 1923, S. 176.

[5] Handbook, S. 176.

[6] Blöcker, Dr. Hans, Deutsch-Ostafrika einst und jetzt. Eine weltwirtschaftliche Monographie. Koloniale Volksschriften, Heft VII, 1928, Kolonialverlag Sachers & Kuschers, Berlin, S. 18.

[7] Deutsche Kolonial-Correspondenz — Kolonial-Warte —, Berlin, Nr. 56, 17. Juli 1928, „Die Wirtschaftslage Tanganyikas".

[8] Blöcker, a. a. O., S. 20.

als 11 Schiffahrtsgesellschaften, die den regelmäßigen Dampferverkehr mit Deutsch-Ostafrika pflegten[1].

Der Schiffsverkehr in den Häfen des ehemaligen Deutsch-Ostafrika verteilte sich nach Nation, Zahl und Ladungstonnage in den Jahren 1912, 1922, 1925 und 1928 wie folgt:

	1912[2]	1922[2]	1925[3]	1928[4]
Gesamtzahl der Schiffe ...	586	390	573	552
davon: deutsche	558	2	26	64
englische	—	318	418	341
französische	—	40	36	41
holländische	—	27	78	47
italienische	—	1	14	14
portugiesische	—	2	—	—
norwegische	—	—	1 (Beginn)	—
japanische	—	—	—	16 (Beginn 1926)
dänische	—	—	—	3 (Beginn 1926)
belgische	—	—	—	26 (Beginn 1927)

Güterverkehr. Die in der Zeit vor dem Weltkriege von den deutschen Dampfern in Deutsch-Ostafrika eingeführten Güter umfaßten hauptsächlich die Warengruppen Rohmetalle und Metallwaren, Maschinen und Fahrzeuge, Webwaren, Nahrungs- und Genußmittel. An der Gesamteinfuhr des Landes waren die deutschen Waren im Jahre 1912[5] mit 51,3 v. H. beteiligt[6]. Nach dem Kriege traten bedeutende Änderungen sowohl in der Menge als auch in der Herkunft der Güter ein. Der Wert einiger Hauptposten stellte sich 1928 gegenüber demjenigen des Jahres 1912 wie folgt:

Artikel	1928[7] £	1912[8] Mill. Mk.
Baumwollwaren	928 252	15,06
Nahrungsmittel	381 826	7,81
Tabak und Tabakfabrikate	96 149	0,89
Spirituosen	47 373	1,29
Baumaterial	219 202	1,01
Petroleum und Motorsprit	187 174	0,58
Maschinen	220 498	4,43
Eisen- und Stahlwaren	235 686	10,42

[1] Report 1928, S. 81.

[2] Blöcker, a. a. O., S. 20.

[3] Report 1925, S. 77.

[4] Report 1928, S. 81.

[5] Nach Blöcker: Als Vergleichsjahr aus der Vorkriegszeit ist das Jahr 1912 gewählt worden, weil die „Amtlichen Jahresberichte" mit diesem Jahre schließen und amtliche Mitteilungen über die Wirtschaft Deutsch-Ostafrikas im Jahre 1913 nur bruchstückweise und unvollständig an die Öffentlichkeit gelangten.

[6] Blöcker, S. 78.

[7] Report 1928, S. 27.

[8] Blöcker, S. 80.

Der prozentuale Anteil der einzelnen Länder an der Einfuhr wird in der nachstehenden Tabelle gezeigt:

Nationalität	1925[1]	1926[2]	1927[3]	1928[4]
England u. brit. Besitzungen	64,5	62,2	58,4	53,7
Deutschland	10,5	9,4	11,1	12,3
Holland	9,0	8,8	8,0	9,4
Japan	7,2	7,2	6,3	6,5
Vereinigte Staaten	—	—	7,2	8,2

Die Ausfuhr der wichtigsten ostafrikanischen Güter zeigt folgendes Bild (in 1000 Tonnen)[5]:

Artikel	1913	1923	1927	1928	Wert 1928 £
Sisal	20,8	12,8	33,0	36,1	1 111 429
Erdnüsse	9,0	16,5	14,1	10,6	188 582
Kaffee	1,1	4,0	6,6	10,4	739 657
Baumwolle	2,2	1,5	3,9	5,5	495 405
Kopra	5,5	6,7	7,3	9,3	191 197
Häute und Felle	3,5	2,1	2,8	3,3	374 830
Getreide	22,0	11,8	10,1	14,1	155 777
Sesam	1,5	4,4	3,7	3,2	61 342
Wachs	0,6	0,3	0,6	0,5	71 079
Butter und Schmalz	0,3	0,4	0,4	0,5	37 924
Salz	—	1,8	1,5	—	—

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie als Vertreterin der deutschen Afrikareedereien hat aus diesen Verfrachtungen einen entsprechenden Anteil erhalten; doch wird sie ihre Vorkriegsstellung, sowohl was die Einfuhr als auch die Ausfuhr von Gütern Tanganyika Territorys betrifft, in absehbarer Zeit kaum wieder erobern können, weil dafür zur Zeit die Voraussetzungen fehlen. Aber es werden enorme Anstrengungen von den deutschen Reedereien und ihren Agenten gemacht, das Fracht- und Fahrgastgeschäft von und nach Ostafrika zu beleben. Daß dieses Bemühen erfolgreich ist, wird selbst von englischer Seite betont und es wird zugegeben, daß die vorbildlichen Einrichtungen der deutschen Reedereien jetzt schon wieder vielfach von englischen Passagieren und Verladern in Anspruch genommen werden[6].

[1] Report 1925, S. 49.
[2] Report 1926, S. 40.
[3] Report 1927, S. 43.
[4] Report 1928, S. 27.
[5] Report 1928, S. 28.
[6] Tanganyika Times, Daressalam, Nr. 24, 20. April 1928.

p) Britisch-Ostafrika

Häfen. Dieses Gebiet umfaßt die Kolonie und das Protektorat Kenya, die Protektorate Uganda und Zanzibar. Kilindini, der Haupthafen für Kenya und Uganda, liegt auf einer kleinen, dem Festlande vorgeschobenen Insel. Der malerisch gelegene und gut geschützte Hafen hat mehrere, erst in den letzten Jahren fertiggestellte Tiefwasserkais, die mit elektrischen Kränen ausgestattet sind und eine Anzahl Lagerschuppen aufweisen[1]. Durch die direkte Eisenbahnverbindung mit dem ertragreichen Hinterlande hat sich ein lebhafter Güterumschlag im Hafen entwickelt, der noch durch die Förderung des Transitverkehrs mit den nördlichen Gebieten des Mandatgebietes Tanganyika Territory vergrößert wird.

Mombasa, der frühere Haupthafen der Kolonie, wird nur noch von kleineren Küstenfahrzeugen angelaufen und hat für den Überseeverkehr keine Bedeutung mehr.

Zanzibar, auf der gleichnamigen Insel gelegen, hat seine frühere dominierende Stellung im ostafrikanischen Handel und Seeverkehr an die Festlandshäfen abgeben müssen. Für Ozeanschiffe bietet der primitiv eingerichtete Hafen gute Ankerplätze auf freier Reede. Hier wird auch die Ladung geleichtert. Neuerdings sind kleinere Kaianlagen gebaut, die zum Anlegen von Küstenfahrzeugen dienen[2].

Schiffsbewegung. Die Hauptdampfer der Deutschen Afrika-Linien laufen Kilindini und Zanzibar regelmäßig zweimal monatlich an. Sie haben allerdings nur einen verhältnismäßig geringen Anteil an der in den genannten Häfen verschifften Gütermenge, da während der ersten Nachkriegszeit mehrere ausländische Konkurrenzlinien sich den Ausfall der deutschen Linien zunutze machten und regelmäßige Fahrten nach und von Ostafrika einrichteten[3].

Güterverkehr. Der Gesamthandel Britisch-Ostafrikas[4] bezifferte sich im Jahre 1928 für Kenya/Uganda auf 14,2 Mill. £ (Einfuhr 7,6 Mill. £, Ausfuhr 6,6 Mill. £), für Zanzibar auf 3 Mill. £ (Einfuhr und Ausfuhr je 1,5 Mill. £). Baumwolle, Mais, Sisal und Kaffee sind die Hauptausfuhrartikel der erstgenannten Gebiete; Zanzibar führt hauptsächlich Nelken und Kopra aus. Der Einfuhrhandel der Kolonialgebiete unterliegt einer starken Konkurrenz. Dieser Umstand hat zu einem Überangebot an Waren geführt und die Einfuhrzahlen für das Jahr 1928 herabgedrückt. Der prozentuale Anteil der einzelnen Länder gestaltete sich in diesem Jahre wie folgt:

	England	U.S.A.	Brit.-Indien	Holland	Japan	Deutschland	Sonstige
Kenya/Uganda .	40	13	11	6	5	5	20
Zanzibar	35	2	26	13	19	2	3

[1] The Shipping World, a. a. O., S. 520.

[2] The Times, London, Nr. 44840, 13. März 1928.

[3] Vgl. Tanganyika Territory.

[4] Wirtschaftsdienst, Hamburg, Heft 35, 30. August 1929, S. 1522; The Board of Trade, London, Nr. 1692, 9. Mai 1929.

q) Nordafrika

Die nordafrikanischen Länder am Mittelländischen Meere nehmen im deutsch-afrikanischen Seeverkehr eine Sonderstellung ein, da diese Gebiete verkehrsgeographisch streng von den übrigen afrikanischen Ländern getrennt sind und von den Schiffen des eigentlichen Afrikadienstes (Deutscher Afrika-Dienst) nicht bedient werden.

Nach Marokko besteht ein Spezialdienst mit den Dampfern der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg. Nach den ägyptischen Häfen wird ein regelmäßiger Frachtdienst von dem Deutschen Levante-Dienst durchgeführt.

Algier, Tunesien und Lybien treten gegenüber diesen beiden Verkehrsgebieten im deutschen Seeverkehr so stark zurück, daß von einer besonderen Besprechung abgesehen wird.

Ägypten

Häfen. Ägypten, der nordöstliche Teil Afrikas, besitzt zwei Häfen für größere Seeschiffe: Alexandrien und Port Said. Ersterer liegt am westlichen, letzterer am östlichen Ausläufer des Nildeltas.

Der Hafen von Alexandrien wird durch Wellenbrecher und durch einen Kranz von Riffen und Klippen geschützt, durch die eine Durchfahrt zum Passieren größter Seeschiffe geschaffen ist. Die vorhandenen Kai- und Pieranlagen (etwa acht Kilometer) erlauben ein Anlegen von Schiffen bis 10 Meter Tiefgang, außerdem sind im inneren und äußeren Hafen gute Liegeplätze an Festmachetonnen vorhanden. Die Lade- und Löscheinrichtungen genügen einem mittelmäßigen Verkehr; es sind einige elektrische Kräne auf den Kais vorhanden, daneben stehen den Schiffen mehrere Schwimmkräne bis 40 Tonnen Hebefähigkeit und einige Kohlenheber zur Verfügung[1]. Eine Verbesserung und Vergrößerung der Hafen- und Kaianlagen hat sich als dringend notwendig erwiesen. Die ägyptische Regierung hat bereits Pläne für einen großzügigen Ausbau des Hafens ausarbeiten lassen, unter anderem ist der Bau von Petroleumbehältern, die Anlage eines Sonderkais für die Ein- und Ausschiffung der Ägyptenreisenden und eines Kais für Nitrateladungen vorgesehen[2]. Die Ausführung hat sich bis jetzt hinausgezögert, sie soll aber nunmehr ernsthaft in Angriff genommen werden[3].

Eine Entlastung des Hafens Alexandriens hofft man durch den Ausbau des ebenfalls am Delta gelegenen Hafens von Damietta zu erreichen[2].

Port Said, am Eingang des Suezkanals gelegen, hat für den ägyptischen Außenhandel weniger Bedeutung, da dieser sich zu über 90 v. H. auf den Hafen Alexandrien konzentriert[4]. Die den Kanal passierenden Schiffe, so auch die Deutschen Ostafrikafahrer, ankern in Port Said meistens nur für kurze Zeit auf der Reede, um Frischwasser und Frisch-

[1] Shipping World 1929, S. 9/10.
[2] Der Deutsche Öconomist, Berlin, Nr. 2192, 26. Januar 1928.
[3] Industrie- und Handelszeitung, Nr. 269, 16. November 1929.
[4] Die Wirtschaft des Auslandes, Berlin, 1928, S. 834.

proviant einzunehmen. Der Hafen selbst ist durch Wellenbrecher gut geschützt, die Wassertiefe im Hafen und im Suezkanal beträgt etwa 11 bis 13 Meter.

Schiffsverkehr. Der einkommende Schiffsverkehr des Hafens Alexandriens verteilte sich im Jahre 1928 auf die beteiligten Hauptländer wie folgt[1]:

Nationalität	Schiffe	B.-R.-T.
England	587	1 414 794
Italien	452	1 095 671
Frankreich	203	861 689
Griechenland	305	351 432
Amerika	66	299 062
Deutschland	129	244 869

Güterverkehr. Im Ausfuhrhandel dominiert die Baumwolle, die seit Jahrzehnten etwa 90 v. H. des gesamten Exports des Landes ausmacht. Daneben spielen nur noch die Nebenprodukte Samen, Samenöl und Rückstände eine Rolle, alle übrigen Waren, wie Zwiebeln, Reis, Manganerz, treten stark in den Hintergrund.

Eine Übersicht über die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche (Wert in £ 1000) gibt die nachstehende Tabelle[2]:

Jahr	Gesamtausfuhr nach Deutschland	v. H. der Gesamtausfuhr Ägyptens	Rohbaumwolle	v. H. der Gesamtausfuhr der Rohbaumwolle	Baumwollsamen	v. H. der Gesamtausfuhr d. Baumwollsamen	Zwiebeln	v. H. der Gesamtausfuhr der Zwiebeln
1900	1 057	6,2	881	6,9	—	—	5	3,1
1913	4 066	12,8	2 430	9,5	1 481	44,9	21	7,6
1925	3 546	6,0	3 120	6,0	227	9,0	119	13,0
1926	1 893	4,5	1 527	4,4	179	8,0	89	12,6
1927	3 139	6,5	2 628	6,7	255	6,9	111	12,8
1928[3]	3 346	5,1	—	—	—	—	—	—

Die Einfuhr Ägyptens zeigt im Gegensatz zur Ausfuhr eine große Mannigfaltigkeit der Güter. Einen Hauptposten bilden Textilwaren, von denen etwa zwei Drittel auf Baumwollwaren entfallen. Von diesen liefert Deutschland etwa 6 bis 7 v. H. des Gesamtbedarfs. Für Eisenmaterial, Kupferwaren und Maschinen sind Deutschland und England als Hauptlieferanten etwa mit gleichen Anteilen (je 40 v. H. bzw. 30 v. H. bzw. 15 bis 20 v. H.) beteiligt. Die Einfuhr aus dem Deutschen Reiche zeigen einige Zahlen, wie sie der deutschen Reichsstatistik entnommen sind[4].

[1] Weser-Zeitung, Bremen, Nr. 201, 4. April 1929.
[2] Wirtschaft des Auslandes 1920—1927, a. a. O., S. 833.
[3] Nach Monthly Summary of the Foreign Trade of Egypt, Cairo 1929, S. 5.
[4] Wirtschaft des Auslandes 1900—1927, a. a. O., S. 833.

Einfuhr aus dem Deutschen Reich:

Jahr	Gesamteinfuhr in £ 1000	v. H. der Einfuhr Ägyptens
1900	486	3,4
1913	1 609	5,8
1925	3 349	5,8
1926	3 793	7,2
1927	3 060	6,3
1928[1]	3 552	6,8

Marokko

Häfen. Die Hafenverhältnisse Marokkos waren bis zum Kriege ähnlich denen Westafrikas. Die Schiffe mußten auf der offenen Reede liegenbleiben und das Löschen und Laden vermittels Leichter vornehmen. Bei schlechtem Wetter war auch dieses unmöglich, so daß der Verkehr während der Wintermonate in einigen Häfen so gut wie stillgelegt war. Außer diesen mißlichen Verhältnissen wurde vor allem der Mangel an genügendem Leichtermaterial beklagt[2].

Der Ausbau der Häfen, der schon während des Krieges begann, wurde in der Nachkriegszeit, besonders in der französischen Zone, beschleunigt durchgeführt, so daß alle Häfen jetzt durch Hafendämme geschützt sind und den Seeschiffen sichere Liegeplätze gewähren.

Besondere Sorgfalt wird dem Bau des französischen Haupthafens Casablanca zugewandt, dessen Anlagen noch nicht vollständig fertiggestellt sind. Zwei große Wellenbrecher umschließen das 140 Hektar große Hafenbecken, in das die Seeschiffe durch eine 250 Meter breite und 15 Meter tiefe Einfahrt auch bei schwerem Sturm gelangen können. Schiffe bis 12 Meter Tiefgang können direkt am Haupthafendamm anlegen. Innerhalb des Beckens, das in einen äußeren und einen kleineren inneren Hafen geteilt wird, sind Molen und Kaianlagen im Bau und zum Teil schon fertiggestellt. Eine große Anzahl Kräne und Leichter sowie Zollschuppen dienen zur schnelleren Abfertigung der Schiffe[3].

Bis zur Einrichtung des französischen Protektorats war Tanger der erste Hafenplatz des Landes, aber heute unterliegt Tanger der Konkurrenz der Häfen Casablanca, Rabat und Kenitra in der französischen Zone und ebenso Ceuta und Larache in der spanischen Zone.

Schiffsbewegung. Im Überseeverkehr, der sich hauptsächlich auf Casablanca beschränkt, überwiegt der französische Anteil. Die deutsche Flagge, welche sich nach dem Kriege erstmalig im Jahre 1927 in den marokkanischen Häfen zeigen durfte, hat sich im Jahre 1928, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, bereits wieder dem Anteil vom Jahre 1913 stark genähert.

[1] Nach Monthly Summary, a. a. O., S. 3/5.

[2] Siehe dazu: Kölnische Zeitung Nr. 7, 3. Januar 1912.

[3] Les Trafics et l'Outillage des Ports Nord-Africains, Publié sous la Direction de René Moreux, Société du „Journal de la Marine Marchande", Paris 1927, S. 171; Shipping World, a. a. O., S. 88/89.

Schiffsbewegung in den Häfen Marokkos (französische Zone):

Herkunftsland	1913[1] ein- und auslaufend		1928[2] eingehend	
	Zahl	N.-R.-T.	Zahl	N.-R.-T.
Frankreich	1 384	1 543 000	893	1 395 994
England	620	568 000	301	444 493
Deutschland	316	306 000	119	154 031
Spanien	736	522 000	161	159 800
Italien	—	—	111	197 631
Andere Länder	712	454 000	411	452 300
Total	3 768	3 393 000	1 996	2 804 249

Güterverkehr. Neben Eisenerzen ist Phosphat heute der wichtigste Ausfuhrposten, dessen Abbau erst vor einigen Jahren begonnen hat.

Deutschland führte 1925 von Marokko 109 611 Tonnen Eisenerze (2,18 Mill. RM.) und 77 831 Tonnen Phosphat (3,29 Mill. RM.) ein, dazu kamen etwa 35 000 Tonnen Gerste im Werte von 7 Mill. RM.[3]. Von der gesamten Phosphatausfuhr des Jahres 1928 (1 313 314 Tonnen) übernahm Deutschland etwa 91 000 Tonnen[4].

Deutschlands wertmäßiger Anteil an der Ausfuhr betrug 1927 etwa 81 Mill. Franken (3,6 v. H.), im Jahre 1928 etwa 216 Mill. Franken (16,9 v. H. der Gesamtausfuhr Marokkos). Im letzten Jahre entfiel der Hauptposten ($^4/_5$) der Ausfuhr nach Deutschland auf Lebensmittel und Getränke (hauptsächlich Südfrüchte).

Der deutsche Anteil an der Einfuhr ist unbedeutend, er belief sich im Jahre 1927 auf 0,8 v. H. und im Jahre 1928 auf 1,3 v. H. (weniger als ein Viertel von 1913). Für das Jahr 1928 werden folgende Hauptposten der deutschen Ausfuhr nach Marokko angegeben: Öle 7,7 Mill. Franken, Maschinen (landwirtschaftliche) 4,5 Mill. Franken, Baumwollwaren 0,9 Mill. Franken, Eisen- und Stahlwaren 1,3 Mill. Franken[5].

r) Kanarische Inseln und Madeira

Häfen. Die Inselgruppe hat infolge ihrer bevorzugten Lage im Atlantischen Ozean an der Fahrtroute von Europa sowohl nach Südamerika als auch nach West- und Südafrika besondere Bedeutung erlangt. Als Anlauf- und Bunkerplätze kommen vor allem Las Palmas auf Gran Canaria, Santa Cruz auf Tenerife und Funchal auf der Insel Madeira in Frage. Alle drei Häfen lassen in bezug auf Hafenanlagen und Einrichtung noch viel zu wünschen übrig. Es sind allerdings größere Projekte ausgearbeitet und auch bereits in der Ausführung, so daß eine

[1] Émile Lemoigne, Le Maroc, Paris 1928, S. 163.
[2] Statistiques du Mouvement Commercial Maritime du Maroc 1928, Rabat 1929, S. 172/173.
[3] Kähler, a. a. O., S. 213.
[4] L'Économiste Français, Paris, Nr. 44, 2. November 1929.
[5] Bulletin Commercial, Brüssel, Nr. 41, 14. Oktober 1929.

allmähliche Neugestaltung der Häfen zu erwarten ist. Besonders der den stärksten Schiffsverkehr aufweisende Hafen Las Palmas ist seit dem Jahre 1926 erheblich verbessert worden. Es ist dort ein neuer Wellenbrecher gebaut, durch welchen ein abgeschlossenes und geschütztes Hafenbecken für Seeschiffe entstanden ist[1]. Ähnliche Pläne sind schon seit einigen Jahren für den Ausbau des Hafens von Funchal vorgesehen; die Arbeiten scheinen sich aber hinzuzögern, so daß die Ozeanschiffe vorläufig noch auf der offenen Reede ankern[2].

Schiffsbewegung. Die deutschen Afrikalinien fertigen monatlich 3 bis 4 Passagierdampfer und etwa ebenso viele Frachtdampfer ab, welche sämtlich in ausgehender und heimkehrender Fahrt Las Palmas anlaufen. Tenerife und Madeira werden vom Deutschen Afrika-Dienst dagegen nur einmal monatlich bedient. Der größte Verkehr wickelt sich im Hafen von Las Palmas ab. Hier liefen im Jahre 1928 4200 Schiffe (8,8 Mill. Tonnen) ein. Daran waren u. a. beteiligt: England mit 1157 Schiffen (3,7 Mill. Tonnen), Spanien mit 1310 Schiffen (0,8 Mill. Tonnen), Deutschland mit 376 Schiffen (1 Mill. Tonnen). Der Schiffsverkehr hatte in diesem Jahre einen unerwarteten Rückgang erfahren, der auf die Konkurrenz der Häfen Tenerife, Madeira, Casablanca und Dakar zurückgeführt wird[3].

Güterverkehr. Die Wichtigkeit der Häfen für die Versorgung der Seeschiffe mit Heizstoffen geht aus der Zusammensetzung der Einfuhr hervor. So wurden in Las Palmas im Jahre 1928 etwa 352 000 Tonnen Kohlen und Koks und 219 000 Tonnen Rohöl für Schiffe eingeführt. Außerdem kamen noch bedeutende Mengen Kunstdünger und Holzkohle (66 000 Tonnen), Torfmull und Sägemehl (45 000 Tonnen), Getreidesaaten, Brotgetreide usw. (71 000 Tonnen) zur Einfuhr.

Wichtige Ausfuhrprodukte sind vor allem Bananen und Tomaten, auf die im Jahre 1928 bei einem Gesamtausfuhrwert von 70 Mill. Pesetas ein Betrag von 45,2 resp. 18,7 Mill. Pesetas entfiel. Hierzu kommen noch unbedeutende Mengen von Kartoffeln, Cochenille, getrocknetem Fisch, Fellen, Mandeln, Orangen. Die Ausfuhr ging zu 38 v. H. nach England, 26 v. H. nach Frankreich, 23 v. H. nach Deutschland, 9 v. H. nach Spanien und der Rest nach anderen Gebieten[4]. Die Fruchtfahrt nach Deutschland wird fast ausschließlich von den Dampfern des Norddeutschen Lloyd und der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei bewältigt. Die Schiffe der deutschen Afrikalinien beteiligen sich an dieser Fracht in geringerem Maße hauptsächlich in den Hauptverschiffungszeiten.

☆ ☆

[1] Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 136, 14. Juni 1929.
[2] Commerce Reports, Washington, Nr. 14, 8. April 1929.
[3] Industrie- und Handelszeitung Nr. 136, 14. Juni 1929.
[4] Industrie- und Handelszeitung Nr. 138, 16. Juni 1929.

3. Passagierverkehr

Der Passagierverkehr nach Afrika spielte bis zum Weltkriege auf den deutschen Linien eine verhältnismäßig geringe Rolle. Dort, wo er überhaupt einen größeren Umfang annahm, wie im Verkehr mit Südafrika (und den Mittelmeerländern), wurde er, da es sich größtenteils um Passagiere englischer Nation handelte, naturgemäß von den englischen Dampfern bewältigt. Die Dampfer der Union-Castle Line, als Hauptträger besonders des Südafrika-Verkehrs, haben schon vor dem Kriege die deutschen Dampfer in bezug auf Größe und Schnelligkeit erheblich übertroffen. Wenn trotzdem ein nicht geringer Prozentsatz der englischen Reisenden deutsche Dampfer bevorzugten, so lag das zum größten Teil an der sorgfältigen Ausstattung und Einrichtung dieser Schiffe, an der ausgezeichneten Bordverpflegung und der Zuverlässigkeit und Zuvorkommenheit der Schiffsbesatzungen. Es ist z. B. festgestellt worden, daß vor dem Kriege fast alle hohen englischen Beamten einschließlich der Gouverneure nur mit deutschen Dampfern nach Westafrika reisten[1]. Mit dem Aufblühen der deutschen Kolonien belebte sich auch der Personenverkehr mit diesen Gebieten, besonders mit Deutsch-Südwestafrika und -Ostafrika. Die deutschen Afrikalinien haben diesem Umstande Rechnung getragen, indem sie beim Bau neuer Schiffe ausreichende Passagiereinrichtungen vorsahen. Es hat sich dabei ein Typenschiff herausgebildet, das mit seinen hohen, weiten Aufbauten und gut ventilierbaren Räumen dem tropischen Klima sich anpaßt, so daß dem Reisenden auch in den Breiten hoher Temperaturen der Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich gemacht wird.

Nach dem Kriege hat sich das Fahrgastgeschäft auf den deutschen Linien erst langsam wieder entwickelt. Der Passagierverkehr wurde vor allem durch die in den verschiedenen afrikanischen Kolonialgebieten erlassenen strengen Einreisebestimmungen und Einreiseverbote für Deutsche gehemmt. Erst in den letzten Jahren sind diese Verordnungen wesentlich gemildert und zum Teil aufgehoben worden. Seitdem setzte ein regerer Reiseverkehr besonders zwischen Deutschland und seinen ehemaligen Kolonien ein, welcher die deutschen Schiffe bevorzugte.

Verhältnismäßig gering ist der Passagierverkehr nach Westafrika geblieben. Hierin ist in der letzten Zeit insofern eine Wandlung eingetreten, als die Zahl der nach Westafrika reisenden Frauen, welche früher nur selten in dieses Gebiet reisten, in ständigem Steigen begriffen ist.

Anders liegen die Verhältnisse in Südwest-, Süd- und Ostafrika. Nach diesen Ländern hat sich ein lebhafter Reiseverkehr entwickelt, der die deutschen Linien veranlaßt hat, dafür große, moderne Passagierdampfer mit einem Raumgehalt von etwa 10 000 Tonnen und mit einer Geschwindigkeit von etwa 14 Seemeilen in der Stunde in Dienst zu stellen. Diese Dampfer werden heute auch wieder von einer großen Anzahl Reisenden aus den englischen und portugiesischen Kolonien benutzt.

[1] Wirtschaftsdienst, Nr. 45, 8. November 1918, S. 1026.

Wachsende Bedeutung hat die Einrichtung von Vergnügungsreisen mit den deutschen Afrikalinien erlangt. Diese Reisen führen mit den fahrplanmäßigen Dampfern nach dem Mittelmeer, nach Madeira und nach den Kanarischen Inseln. Neuerdings wird eine großzügige Propaganda für Ferien- und Erholungsreisen nach West-, Süd- und Ostafrika gemacht, die zu ermäßigten Preisen ausgeführt werden. Die Linien haben dabei Sonderabkommen mit den afrikanischen Eisenbahnlinien getroffen, wodurch es den Reisenden ermöglicht wird, im Anschluß an die Seefahrten kürzere oder längere Inlandreisen zu unternehmen, die ihren Endpunkt in einem der Anlaufhäfen der Dampfer haben. Durch Herausgabe von aufklärenden Broschüren, illustrierten Handbüchern und sonstigem Propagandamaterial ist es in Verbindung mit den zahlreichen in Europa und Afrika eingerichteten Agenturen gelungen, die Aufmerksamkeit eines großen Teils der Reisenden auf diese bisher wenig besuchten Gebiete zu lenken und den Reiseverkehr zu beleben.

Die Fahrpreise für die deutschen Hauptlinien nach Afrika haben im Vergleich zu denen der Vorkriegsjahre eine starke Erhöhung erfahren, die nicht nur der starken Senkung der Kaufkraft des Geldes zuzuschreiben ist, sondern auch durch die höheren Ausgaben für Löhne, Materialien usw. begründet wird. Die nachstehende Übersicht ist nach den von den deutschen Afrikalinien herausgegebenen Fahrpreisen zusammengestellt:

Fahrpreise für die deutschen Hauptlinien nach Südwest-, Süd- und Ostafrika[1]

Hafen	I. Klasse		II. Klasse		III. Kl.	Mittelklasse
	1913 Mk.	1929 £	1913 Mk.	1929 £	1913 Mk.	1929 £
Walfischbai						
via Kanar. Inseln	—	54—78	—	41—46	—	25—26
via Suezkanal...	—	96—120	—	72.10—77 10	—	45—46
Lüderitzbucht						
via Kanar. Inseln	675—750	54—78	500	41—46	250	25—26
via Suezkanal...	1040—1155	96—120	800	72.10—77.10	500	45—46
Kapstadt						
via Kanar. Inseln	675—750	58—80	500	42.10—47.10	250	26—27
via Suezkanal...	1004—1115	94—118	770	71—76	485	44—45
Durban						
via Kanar. Inseln	743—825	62—86	575	47—52	315	29—30
via Suezkanal...	932—1035	88—112	690	66.10—71.10	415	41—42

[1] Der Unterschied in den Preisen derselben Klasse hat seinen Grund lediglich in der Art und Lage der Kammern.

Hafen	I. Klasse		II. Klasse		III. Kl.	Mittelklasse
	1913 Mk.	1929 £	1913 Mk.	1929 £	1913 Mk.	1929 £
Lourenço Marques						
via Kanar. Inseln	765—850	64—88	600	48.10—53.10	335	30—31
via Suezkanal...	918—1020	86—110	670	65—70	405	40—41
Beira						
via Kanar. Inseln	810—900	68—92	600	51.10—56.10	360	31—32
via Suezkanal...	891—990	82—106	660	62—67	395	38—39
Daressalam, Zanzibar						
via Kanar. Inseln	900—1000	72—96	625	54.10—59.10	380	33—34
via Suezkanal...	842—935	78—102	635	59—64	385	36—37
Mombasa, Tanga						
via Kanar. Inseln	900—1000	74—98	625	56—61	380	34—35
via Suezkanal...	842—935	76—100	635	57.10—62.10	385	35—36

III. Abschnitt

Die Bindungen in der deutschen Linienschiffahrt nach Afrika

☆ ☆

1. Nationale Bindungen

Die Zunahme und Ausdehnung des Überseeverkehrs hat innerhalb der Seeschiffahrt zur Entstehung von Vereinbarungen und Verbänden geführt, wie sie ähnlich auch in der Industriewirtschaft sich herausgebildet haben. Die Bildung einer eindeutigen Stufenfolge der verschiedenen Bindungen von der einfachen, rechtlich unverbindlichen Abrede, dem gentleman agreement, bis zur Vollfusion scheitert allerdings an der Verschiedenartigkeit des Charakters und der Ziele der einzelnen Formen der Zusammenschlüsse. Bezeichnungen und Formen überschneiden sich oft, und feste Abgrenzungen sind um so schwieriger festzustellen, als der genaue Wortlaut der Vereinbarungen fast nie an die Öffentlichkeit dringt. In der Seeschiffahrt lassen sich die Betriebsgemeinschaft, die Konferenz und der Pool als die drei hauptsächlichsten Organisationsformen erkennen.

Von diesen Formen hat die Betriebsgemeinschaft in der Zusammenfassung des deutschen Afrikadienstes eine vorbildliche Anwendung gefunden. Die Betriebsgemeinschaft ist nach Botsch „eine Kräfteverbindung zweier oder mehrerer Reedereien, die sowohl den eigenen Wettbewerb ausschalten, wie auch den von Außenseitern unterbinden soll, indem sie die eigene Leistungsfähigkeit durch planvolle Regelung der vermehrten Schiffsexpeditionen und durch Herabsetzung der Regie- und Werbekosten erhöht[1]".

Die Anregung zu einer engeren Verbindung in der Afrikaschiffahrt fällt noch in die Vorkriegszeit. Der kraftvollen Führerpersönlichkeit Adolph Woermanns war es gelungen, jeden fremden Einfluß auf die von ihm geleiteten Afrikalinien lange Jahre hindurch fernzuhalten. Es lag nicht in der Art dieses Mannes, die Herrschaft über die von ihm mit eifersüchtiger Liebe und mit seltener Zähigkeit aufgebaute Schiffahrtsorganisation mit anderen zu teilen. Die Vormachtstellung der Woermann-Linie und der mit dieser innerlich stark verbundenen Deutschen

[1] Botsch, Dr. H., Die Organisation im Frachtverkehr der internationalen Linienschiffahrt, im Hamburger Übersee-Verkehrs-Handbuch 1928.

Ost-Afrika-Linie im deutsch-afrikanischen Verkehrsgebiet galt für unerschütterlich. Weder von deutscher noch von englischer Seite konnte dieser Organisation etwas Gleichwertiges entgegengestellt werden, was um so mehr anerkannt werden muß, als der notwendige Ausbau des deutschen Seeverkehrs nach Afrika unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen vor sich ging und das ungeheure Risiko zum größten Teile auf den Schultern eines einzelnen Privatreeders ruhte.

Die wachsenden Ansprüche an die Afrikalinien erreichten ihr Höchstmaß in den Jahren 1904 bis 1906, zur Zeit des Herero- und Hottentottenaufstandes in Südwestafrika. Die Flotte der Woermann-Linie, als Hauptträgerin der umfangreichen Kriegstransporte, erfuhr in dieser Zeit einen außerordentlichen Zuwachs von 11 Seeschiffen von zusammen 61 000 B.-R.-T.[1]. Da die Linie bis zur Fertigstellung der in Auftrag gegebenen Neubauten die Transporte mit den vorhandenen eigenen Dampfern nicht bewältigen konnte, mußten Dampfer anderer Schiffahrtsgesellschaften gechartert werden, unter diesen auch einige Schiffe der Chinesischen Küstenfahrt-Gesellschaft in Hamburg.

Diese Linie machte sich die Erfahrungen aus den Charterfahrten zunutze und trat im Jahre 1907 unter dem Namen „Hamburg-Bremer Afrika-Linie" in einen Konkurrenzkampf mit der Woermann-Linie ein. Diese Konkurrenz, die unter gewöhnlichen Umständen wahrscheinlich keine Lebensfähigkeit erlangt hätte, konnte sich schließlich durchsetzen, da der Norddeutsche Lloyd in Bremen den größten Teil des auf 6 Millionen Mark erhöhten Aktienkapitals aufkaufte und so den Druck der Konkurrenz auf die Woermann-Linie wesentlich verstärkte. Adolph Woermann, dessen Linie bei Beendigung der Kriegstransporte nach Südwestafrika eine stark vergrößerte Schiffsflotte aufwies, über deren nutzbringende Verwendung im normalen Fahrtbetrieb nach Afrika noch Ungewißheit herrschte, war zudem durch die ihm von verschiedenen Seiten gemachten Vorwürfe einer ungerechtfertigten Bereicherung aus den Kriegstransporten innerlich stark erschüttert und in seiner Entschluß- und Schaffenskraft gehemmt[2]. So ist es zu verstehen, daß er, der bis dahin seine Selbständigkeit entschieden gewahrt hatte, Anschluß an die Hamburg-Amerika Linie suchte, wobei er in Albert Ballin, dem damaligen Generaldirektor dieser Linie, einen verständnisvollen Helfer und Partner fand. Ende März 1907 kam eine Vereinbarung zwischen beiden Linien zustande, wonach die Hamburg-Amerika Linie aus dem Bestande der Woermann-Linie acht Dampfer von zusammen 30 757 B.-R.-T. kaufte und diese nach einem gemeinsamen Fahrplan in den Westafrikadienst einstellte[3]. Sämtliche Fahrten wurden für gemeinsame Rechnung gemacht, Gewinn und Verlust nach Verhältnis des Raumgehalts der beschäftigten Dampfer verteilt. Noch im gleichen Jahre wurde dieses Abkommen erweitert durch den Beitritt der Deutschen Ost-Afrika-Linie, die auf Grund des Subventionsvertrages mit der deutschen Regierung für vermehrte Abfahrten nach den südwestafrikanischen Häfen zu sorgen hatte. Zu diesem Zwecke wurden

[1] Die Woermann-Linie während des Aufstandes in Deutsch-Südwestafrika, a. a. O., S. 9.

[2] Siehe dazu: B. Huldermann, Albert Ballin, Oldenburg i. O. 1922, S. 151 ff.

[3] Himer, Die Hamburg-Amerika Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897—1907, S. 99/100; Goetz, 25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik, Hamburg 1911, S. 156/157.

einige Schiffe der Hamburg-Amerika Linie und der Woermann-Linie aus dem Westküstendienst herausgenommen und in den Ostafrikadienst eingestellt, der nunmehr auch regelmäßig die Bedienung der Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht versah. Inzwischen waren auch Verhandlungen mit den Bremer Linien eingeleitet worden, um auf einheitlicher Grundlage einen gemeinschaftlichen Dienst nach den afrikanischen Verkehrsgebieten durchzuführen. Diese Verhandlungen führten bald zu einem günstigen Abschluß. Am 1. Januar 1908 wurde ein Übereinkommen getroffen, das die Fahrten nach einem gemeinsamen Fahrplan regelte, zu dessen Aufrechterhaltung die Hamburg-Amerika Linie die oben erwähnten acht Dampfer von etwa 31 000 B.-R.-T., die Woermann-Linie 37 Dampfer von 97 600 B.-R.-T. und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie 10 Dampfer von zusammen 23 000 B.-R.-T. zur Verfügung stellte.

Die Woermann-Linie und die Deutsche Ost-Afrika-Linie vereinigten sich noch im Jahre 1907 zu einer Betriebsgemeinschaft. Unter dem Druck von Hapag und Lloyd mußte im Jahre 1916 eine Personalunion zwischen den Vorständen beider Gesellschaften geschlossen werden[1]. Der innere Zusammenhang, der dadurch zweifellos eine starke Festigung erhielt, fand einen weiteren sichtbaren Ausdruck durch die Vereinigung der Betriebe zu einer engen „Interessengemeinschaft", die durch den Vertrag vom 1. Januar 1921 auf eine Dauer von 50 Jahren geschlossen wurde. Hiernach erfolgte die Zusammenlegung sämtlicher Abteilungen beider Gesellschaften; ihre Schiffe laufen von nun ab auf gemeinsame Rechnung und die Unkosten werden je zur Hälfte getragen[2].

Dieser enge Zusammenschluß ist sicher dadurch gefördert worden, daß während der Wiederaufbauzeit für die beiden Afrikalinien die Gefahr des Verlustes der Selbständigkeit und des Aufgehens in einer Universal-Großreederei, wie z. B. in der des Stinnes-Konzerns, nahelag. Tatsächlich hatte Stinnes persönlich ein Aktienpaket der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie[3] in seinem Besitz, das allerdings bei seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie an diese abgetreten wurde[4].

Der Hauptanteil des Aktienkapitals der beiden Afrikalinien war in den folgenden Jahren in den Besitz der Hamburg-Amerika Linie und des Lloyd gelangt[5]. Zwischen diesen Großreedereien entspann sich ein lebhafter Kampf um den entscheidenden Einfluß auf die Afrikareedereien, der im Jahre 1927 zum Abschluß kam. Der zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Lloyd bestehende Konsortialvertrag in der Afrikafahrt wurde um 20 Jahre verlängert und ein neuer Vertrag geschlossen. Die Schiffe der im Dezember 1925 mit dem Norddeutschen Lloyd fusionierten Hamburg-Bremer Afrika-Linie[6] wurden in die

[1] Erdmann, Rolf, Die Rationalisierung der Seeschiffahrt, Nauticus 1928, S. 127/128.

[2] Priester, a. a. O., S. 119.

[3] Es handelt sich hierbei um die Aktien, die sich bis zu dem im Jahre 1916 erfolgten Ausscheiden Ed. Woermanns aus der Verwaltung der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie in dessen Besitz befunden hatten, Berliner Tageblatt Nr. 167, 31. März 1916.

[4] Pantlen, a. a. O., S. 47.

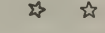
[5] Aktienkapital je 7 Millionen Stamm- und 1,5 Millionen Vorzugsaktien, etwa 82 v. H. sollen sich zu wahrscheinlich gleichen Teilen im Besitz von Hapag und Lloyd befinden, Hamburger Fremdenblatt Nr. 361, 29. Dezember 1928.

[6] Priester, a. a. O., S. 120.

zwischen Hamburg-Amerika Linie und den beiden Afrikalinien geschlossene Betriebsgemeinschaft eingebracht, wodurch ein einheitlicher deutscher Afrikadienst zustande kam, der seitdem unter der Regie der Woermann-Ostafrikalinie, die sich durch die Schaffung von Vorzugsaktien einen gewissen Einfluß innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu erhalten gewußt hatten, weitergeführt wird[1].

In ähnlicher Weise wie die deutschen Afrikalinien sind auch die deutschen Levantereedereien, welche den Verkehr nach Nordafrika in ihr Liniennetz einbezogen haben, zur Durchführung eines gemeinschaftlichen Dienstes zusammengeschlossen. Im Jahre 1923 verbanden sich die Deutsche Levante-Linie, die Argo und die Atlas-Linie zu einer Betriebsgemeinschaft, der im folgenden Jahre auch der schärfste Konkurrent in dieser Fahrt, die Deutsche Orient-Linie, beitrat. Die Hapag, in deren Händen sich seit dem Jahre 1919 sämtliche Aktien der Deutschen Levante-Linie befanden[2], mußte dabei die Hälfte ihres Aktienbesitzes an die Stettiner Dampfer-Compagnie zu Stettin, die Muttergesellschaft der Deutschen Orient-Linie, abtreten. Die Leitung des gesamten Levantedienstes wurde, wie in der Afrikafahrt, der größten Spezialreederei, in diesem Falle der Deutschen Levante-Linie, übertragen. Die Betriebsgemeinschaft wird unter dem Namen „Deutscher Levante- und Orient-Dienst" durchgeführt[3].

Für die Afrikafahrt haben sich besonders die in der Vorkriegszeit abgeschlossenen Vereinbarungen und Verträge auch in der Wiederaufbauzeit als günstig erwiesen, denn damit war eine Grundlage geschaffen, auf der sich der Zusammenschluß sämtlicher deutschen Afrikareedereien verhältnismäßig rasch vollziehen konnte. Die Anlehnung der beiden Hamburger Spezialreedereien an die Hamburg-Amerika Linie in Verbindung mit der durch den Norddeutschen Lloyd gestützten Bremer Konkurrenz hat wesentlich dazu beigetragen, die Wiederaufbauarbeit zu beschleunigen, so daß der Betrieb mit eigenen Schiffen bald wieder aufgenommen werden konnte. Die Ausschaltung des eigenen Wettbewerbs, sowie die Rationalisierungsbestrebungen im betriebsorganisatorischen Sinne waren dabei Momente von ausschlaggebender Bedeutung. Die Betriebsgemeinschaft, welche diesen Forderungen weit besser Rechnung tragen konnte, als es durch eine völlige Verschmelzung der Spezialreedereien mit den Universal-Großreedereien möglich gewesen wäre, hat sich in der Afrikafahrt als eine besonders geeignete Form erwiesen, um die nationalen Schiffahrtskräfte für ein bestimmtes Verkehrsgebiet zu binden und damit die Leistungsfähigkeit der einzelnen Reedereien zu erhöhen.



[1] Siehe dazu: Hamburger Fremdenblatt, 30. März 1927; R. Erdmann: Die Rationalisierung der Seeschiffahrt, Nauticus 1928, S. 127/128.

[2] Konzern- und Besitzverhältnisse in der Seeschiffahrt, Hamburger Fremdenblatt Nr. 361, 29. Dezember 1928.

[3] Priester, a. a. O., S. 116.

2. Internationale Bindungen

Der internationale Wettstreit in der Überseeschiffahrt nach Afrika hat in den letzten Jahrzehnten ebenfalls zu Vereinbarungen und Zusammenschlüssen geführt, die eine friedliche Nebeneinanderarbeit bei möglichster Frachtstabilität sichern sollen. Wie bei allen internationalen Bindungen in der Seeschiffahrt ist hier die Form der Konferenz vor anderen bevorzugt worden.

Die Konferenz ist eine Verquickung von Gebiets- und Preiskartell, denn es werden mit den Mitgliedern ausschließlich Abmachungen über die zu befahrenden Gebiete und die zu erhebenden Frachtsätze getroffen. Das rein monopolistische Moment der Beherrschung des Frachtenmarktes überwiegt in dieser Form und läßt andere Ziele ganz in den Hintergrund treten. Der verstärkte Wettbewerb und der Kampf um die Frachten, welcher immer unter heftiger Erschütterung der Frachtraten vor sich geht, hat heute fast auf allen Überseerouten zur Bildung von Konferenzen geführt. Außenseitern ist es häufig nur möglich, sich durch das Kampfmittel des Ratenwerfens und unter großen materiellen Opfern den Eintritt in die Konferenz zu erzwingen.

Die deutschen Afrikalinien hatten bereits in der Zeit vor dem Kriege starke Kämpfe mit den ausländischen, besonders englischen Linien auszufechten. Auch in neuerer Zeit hat es nicht an Bemühungen von seiten der ausländischen Linien gefehlt, die verzweifelten Anstrengungen der deutschen Reeder, ihre durch den Krieg verlorene Position wiederzugewinnen, zunichte zu machen. Es ist nicht zuletzt der einheitlichen Zusammenfassung des deutschen Afrikadienstes zu verdanken, daß diese Kämpfe für die deutsche Schiffahrt günstig ausliefen.

Bis zum Kriege nahmen die deutschen Linien in bezug auf den Seeverkehr mit den deutschen Kolonien in Afrika eine Monopolstellung ein, die kaum durch den Wettbewerb ausländischer Reedereien gefährdet wurde. Es wurden in jener Zeit auch keine ernsthaften Versuche zur Erschütterung dieser Stellung gemacht, da die Vorbedingungen für den erfolgreichen Ausgang eines solchen ausländischen Wettbewerbs vielfach fehlten. So gering die Widerstände in dieser Hinsicht in den deutschen Kolonien waren, um so größer wurden sie in den Gebieten der fremden Kolonialmächte, da hier die deutsche Schiffahrt zu einem gefürchteten Konkurrenten für die Handelsflotte des Mutterlandes heranwuchs.

Von Bedeutung für die spätere Entwicklung der Zusammenschlüsse sind die Auseinandersetzungen zwischen der Union-Castle Line, der führenden englischen Linie im Süd- und Südostverkehr Afrikas, und den deutschen Linien im Jahre 1912[1]. Die Ursache lag in den Bestrebungen der englischen Reeder, die deutschen Linien aus der Südafrikafahrt zu verdrängen und ihnen im Schiffahrtsverkehr nach Ostafrika Konkurrenz zu machen. Bis dahin bestand eine Konferenz der am Südafrikageschäft

[1] Siehe: W. Roß, Die Entwicklung der Schiffahrt nach den deutschen Kolonien in „Weltverkehr und Weltschiffahrt", Berlin, Nr. 3, 1. Juni 1914.

beteiligten Reedereien[1], welche den Verladern einen Frachtenrabatt gewährte. Die englische Regierung hatte nun mit der (damals im Besitz der Royal Mail Steam Packet Company befindlichen) Union-Castle Line einen Vertrag abgeschlossen, der unter anderem die Bedingung enthielt, daß die Frachtrabatte hinfort nicht mehr zu bewilligen seien. Ein englisches Gesetz bestimmte ferner, daß die Schiffe solcher Reedereien, welche die Frachtrabatte beibehielten, in den südafrikanischen Häfen härteren Bedingungen unterworfen werden sollten. Die nichtsubventionierten Linien, deutsche wie englische, sahen sich daher gezwungen, ihren Verladern erhebliche Frachtratenermäßigungen zu bewilligen. Die Verhandlungen, eine einheitliche Regelung des gesamten afrikanischen Schiffahrtsverkehrs herbeizuführen, scheiterten zunächst, da die englischen Linien die deutschen Bedingungen ablehnten. Erst als die deutschen Linien Anfang des Jahres 1913 direkte Abfahrten von England einrichteten, gaben die englischen Reeder nach und erklärten sich zu weiteren Verhandlungen bereit. In der im Februar 1913 getroffenen Vereinbarung wurden gleiche Frachtraten für alle beteiligten Reedereien festgesetzt und den einzelnen Linien bestimmte Interessensphären zugewiesen, wobei den englischen Linien ein Teil des ostafrikanischen Gebiets überlassen wurde. Eine weitere Bestimmung besagte, daß deutsche Linien keinen direkten Dienst von England nach Südafrika unterhalten und englische Linien nicht direkt vom Kontinent nach Ostafrika laden durften.

Ähnliche Abmachungen bestanden bereits früher im Seeverkehr mit Westafrika. Zwischen der Woermann-Linie, als einziger für diesen Verkehr damals in Betracht kommenden deutschen Linie, und den Elder-Dempster Linien bestand ein Abkommen, das den englischen Linien den Hafen Liverpool überließ und ihnen einen bestimmten Anteil vom Hamburger Frachtgeschäft zugestand, während die Woermann-Linie den Hauptteil der Hamburger Ladung übernahm und den Hafen Southampton in ihr Verkehrsgebiet einbeziehen konnte. Seit dem Jahre 1907 beteiligte sich die Hapag und Habal[2] an diesem Abkommen[3].

Als die deutschen Linien in der Nachkriegszeit ihren Dienst nach Afrika wiederaufnahmen, hatten sich wesentliche Umgruppierungen innerhalb der Konferenzlinien vollzogen. Die Zahl der nach Afrika fahrenden Linien war stark gestiegen, da sich in der ersten Nachkriegszeit eine vermehrte Nachfrage nach Schiffsraum bemerkbar machte. Vor allem hatten es die holländischen Reeder verstanden, den von den deutschen Linien verlassenen Posten zu besetzen. Der deutschen Schiffahrt wurde daher von allen diesen Seiten ein ernsthafter Widerstand entgegengesetzt, der erst mit dem Abschluß eines Abkommens im Jahre 1924 beendet wurde. Die deutschen Linien sind seit dieser Zeit wieder Konferenzmitglied. In den letzten Jahren sind noch häufig Kämpfe gegen Außenseiter ausgetragen worden, an denen die deutschen Schiffahrtslinien als Konferenzmitglied beteiligt waren. Als einer der

[1] 1895 schloß die Deutsche Ost-Afrika-Linie, 1888 die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft einen Vertrag mit der führenden englischen Linie, Eucken, a. a. O., S. 33; das mit der Deutschen Ost-Afrika-Linie geschlossene Abkommen wurde 1910 erneuert und erweitert, Spezialarchiv.

[2] Hamburg-Bremer Afrika-Linie.

[3] Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, 1914, S. 74/75.

ernstesten und für beide Teile verlustreichsten erwies sich das Eindringen der British & Continental South African Line in den Verkehrsbereich der Südafrika-Konferenz.

Verschärft wurde dieser Kampf dadurch, daß die Südafrikanische Union die Bestrebungen des Außenseiters unterstützte, da sie die bisherige Ratenpolitik der Konferenz mißbilligte. Es wurde sogar ernstlich der Plan zur Schaffung einer südafrikanischen Staatsflotte erwogen. Nach Auftreten des Außenseiters, der wahrscheinlich eine Berücksichtigung bei dem Neuabschluß des Postkontraktes erwartete, kam der Plan nicht mehr zur Erörterung. Der Konkurrenzkampf, der erst im Dezember 1928 seinen Abschluß fand, führte auf beiden Seiten zu großen Verlustgeschäften[1], die für die Konferenzmitglieder um so empfindlicher waren, als die von dem Außenseiter getätigten Frachtabschlüsse von der Konferenz zur Ausführung übernommen werden mußten[2]. Eine Einigung mit der Regierung der Südafrikanischen Union kam insofern zustande, als diese am 1. Januar 1929 mit der führenden englischen Konferenzlinie, der Union-Castle Line, einen neuen Kontrakt[3] unter Zugrundelegung von verbesserten Frachtraten abschloß, die auch von den anderen Konferenzmitgliedern anerkannt wurden[4].

Im Westafrikaverkehr hatten die Kämpfe in den Nachkriegsjahren bald wieder zu einer Einigung zwischen den ehemaligen deutschen und englischen Konferenzmitgliedern geführt, so daß Außenseiter nur wenige Dampfer in dieser Fahrt abfertigen konnten. Über Verschiffungen nach den belgischen und portugiesischen Häfen Westafrikas bestehen zwischen den deutschen Afrikalinien und den betreffenden englischen, belgischen und portugiesischen Reedern zur Zeit verschiedene lose Frachtabreden. Augenblicklich bereitet man sich in dem westafrikanischen Konferenzgebiet auf einen ernsten Abwehrkampf vor, der gegen einen großen Verlader[5] geführt wird, welcher einen Dienst mit eigenen Schiffen einzurichten versucht. Die Westafrika-Konferenz hat auf die Raten einiger wichtiger ausgehender und eingehender Frachtgüter bereits eine beträchtliche Ermäßigung zugestanden[6].

[1] Nach dem „Fairplay" betrug der Verlust der British & Continental South African Line des mit dem 31. März 1928 abschließenden Geschäftsjahres nicht weniger als £ 49613. (Industrie- und Handelszeitung Nr. 88, 16. April 1929; Hamburger Fremdenblatt, 12. April 1929.)

[2] Siehe dazu: Hamburger Fremdenblatt Nr. 37a, 6. Februar 1929.

[3] Harrison's Business and General Year Book, a. a. O., S. 131; Shipping Freights Agreement etc

[4] Siehe dazu: Friedensschluß in der Afrikaschiffahrt, Wirtschaftsdienst, Hamburg, Heft 2, 11. Januar 1929, S. 79.

[5] United Africa Co., Hamburger Fremdenblatt Nr. 11, 11. Januar 1930.

[6] Siehe dazu: Westafrika-Konferenz.

3. Die internationalen Frachtkonferenzen und ihre Gütertarife, Primage- und Rabattbedingungen im Überseeverkehr von deutschen Häfen nach Afrika[1]

a) Westafrika-Konferenz

Das Verkehrsgebiet erstreckt sich von Hamburg, Bremen, Amsterdam und Liverpool nach Madeira, Tenerife, Las Palmas und allen Häfen der Westküste Afrikas zwischen Dakar und Angola, beide Häfen einschließlich. Für die Häfen Belgisch-Kongos und den Hafen Lobito bestehen außerhalb der Konferenz besondere Abkommen der deutschen Linien mit den belgischen resp. portugiesischen Reedern. Die Frachtsätze für die ausgehende Ladung sind in verschiedenen, voneinander abweichenden Tarifen festgelegt, von denen Ende des Jahres 1929 folgende Gültigkeit hatten:

a) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nach Madeira;
b) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nach Santa Cruz de Tenerife und Las Palmas;
c) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nach Dakar;
d) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, London und Liverpool nach der Westküste Afrikas[2];
e) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, London und Liverpool nach Französisch-Kongo;
f) von Hamburg, Bremen, Rotterdam nach Banana, Boma und Matadi;
g) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, London und Liverpool nach Principé, São Thomé, Landana, Cabinda und Angolahäfen;
h) von Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, London und Liverpool nach Lobito.

Die Raten werden im allgemeinen per 40 cbf oder 1015 kg in Schiffswahl berechnet; für die Häfen Dakar und Rufisque gelten die Raten per Kubikmeter oder 1000 kg. Für bestimmte Massengüter, wie Zement, Salz in Säcken, Zucker in Säcken usw., ist den Frachtberechnungen eine Gewichtsrate zugrunde gelegt.

Nach allgemeinen Ermittelungen ist eine durchschnittliche Frachtratenerhöhung gegenüber dem Vorkriegsjahre von etwa 30 bis 40 v. H. eingetreten, gelegentlich für einige Artikel auch von über 50 v. H.

[1] Siehe dazu: Schiffahrt-Jahrbuch 1929, Hamburg, S. 233/237; Schiffsfrachtendienst, Hamburg, Nr. 7, 18. Februar 1928, S. 256/258; Hamburger Übersee- und Verkehrs-Handbuch 1928, S. 133; Harrison's Business and General Year Book of South Africa, Pietermaritzburg 1929, S. 137.

[2] Siehe dazu: Frachttarif, S. 76.

Auf die Frachtraten nach allen Häfen des Konferenzgebietes, außer auf Verladungen nach Madeira, Santa Cruz de Tenerife und Las Palmas, wird eine Primage erhoben und ein Rabatt in der gleichen Höhe unter bestimmten Bedingungen gewährt. So betragen diese Zuschläge für die im Tarif verzeichneten Häfen 20 v. H., von denen 10 v. H. als Rabatt sofort rückvergütet werden, während weitere 10 v. H. nach einem halben Jahre zur Auszahlung kommen.

Die Frachtraten sind häufigen Änderungen unterworfen, die einerseits auf Veranlassung der Verlader durchgeführt werden, andererseits bedingt sind durch das Auftreten von Außenseitern in dem Konferenzgebiet, das die Konferenzlinien zur Herausgabe von ermäßigten Kampfraten zwingt. So wird z. B. von der Konferenz für Anfang des Jahres 1930 infolge einer Kampfmaßnahme eine bedeutende Herabsetzung der Frachtberechnung angekündigt; danach soll in der ausgehenden Fahrt die Fracht für Salz um 40 v. H., für Zement und galvanisches Eisen um 25 v. H. ermäßigt werden; in der heimkehrenden Fahrt sollen Rabatte gewährt werden, die für Holzverschiffungen 10 v. H. betragen, für Kakao sind 40 v. H., für Palmkerne 45 v. H., für Palmöl 30 v. H. und für Zinnerz 20 v. H. Rabattabzüge vorgesehen[1]. Es handelt sich hierbei, wie gesagt, um Kampfraten, die den Absichten eines größeren Verladers, eigene Schiffe in den Westafrikadienst einzustellen, entgegentreten sollen.

Der Westafrika-Konferenz gehören folgende Linien an:

Woermann-Linie,
Deutsche Ost-Afrika-Linie,
Hamburg-Bremer Afrika-Linie,
Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst),
Holland West-Afrika Lijn,
African Steam Ship Co.,
The British and African Navigation Co. Ltd.

b) Ost- und Südafrika-Konferenz

Das Verkehrsgebiet umfaßt sämtliche europäischen Häfen mit Ausnahme von Lissabon, die Häfen von Britisch-Südafrika und diejenigen von Lourenço Marques (Delagoabay) bis Mombasa (Kilindini), beide einschließlich.

Von der Konferenz ist ein einheitlicher Tarif in englischer Sprache herausgegeben, der die einzelnen Güter alphabetisch ordnet, und der sich im allgemeinen auf das Frachtratenabkommen der südafrikanischen Regierung mit der Union-Castle Line vom 1. Januar 1929 stützt[2]. Unter Zugrundelegung der Kapstadtrate sind für Güterverschiffungen im allgemeinen folgende Steigerungen festgelegt:

[1] Nautische Rundschau, Hamburg, Nr. 36, 30. Dezember 1929.

[2] Eine Zusammenstellung von Frachtraten für einige wichtige Frachtgüter zeigt die Tabelle S. 78.

nach East London 5/—
nach Durban (ex ship) 3/6
nach Lourenço Marques (ex ship) 12/6 } ÷ 10 v. H. Rabatt
nach Beira 25/—

Die Raten werden per 40 cbf oder 1016 kg in Schiffswahl berechnet.

Nach Südafrika wird keine Primage und mit Ausnahme von Lourenço Marques und Beira kein Rabatt gewährt. Nach Ostafrika wird keine Primage erhoben, dagegen ein Rabatt von 10 v. H. gewährt. Die Ostafrika-Konferenz gewährt noch für einige Artikel Frachtrückgaben; die Südafrika-Konferenz hat diese aufgehoben und sie durch entsprechende Frachtratenermäßigungen ersetzt. Während der Frachtratenkämpfe mit den Außenseitern hat die Konferenz sich in den letzten Jahren gezwungen gesehen, Teilfrachtrückgaben zu gewähren. Dieses letztere System, das zu häufigen Auseinandersetzungen mit den Verladern führte, wird nunmehr aufgehoben, so daß im Laufe des ersten Halbjahres 1930, nachdem auch die nach Beendigung der Konkurrenzkämpfe übernommenen Frachtkontrakte ausgeführt sind, mit der Wiederherstellung einer normalen Frachtlage zu rechnen ist. Als Konferenzmitglieder sind folgende Linien angegeben:

Deutsche Ost-Afrika-Linie
Woermann-Linie
Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) } Betriebsgemeinschaft
Hamburg-Bremer Afrika-Linie
Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft
Holland-Afrika Lijn
The Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd.
The Clan Line Steamers Ltd. (Cayzer, Irvine & Co., Ltd.)
The Ellerman & Bucknall Steamship Co., Ltd.
Bullard, King & Co., Ltd. (Natal Direct Line)
John T. Rennie, Son & Co. (The Harrison Line)
The Ellerman Line } Gemeinschaftsdienst
The Harrison Line }
The Houston Line (R. P. Houston & Co.)
Compagnie Belge Maritime Du Congo S. A. (Ligne de l'Est Africain).

c) Levante-Konferenz

kommt insofern für die Afrikafahrt in Betracht, als in ihr Verkehrsbereich die Fahrt von Hamburg, Bremen, Stettin nach Ägypten (Alexandrien) einbezogen ist.

Nach dem Levantetarif[1] erfolgt die Frachtratenberechnung nach 24 Klassen, in welche die einzelnen Güter eingeordnet sind[2]. Auf sämtliche Tarifraten werden 10 v. H. Primage erhoben. Diese Primage kann vom Frachtzahler nach Ablauf jeden Kalenderjahres unter bestimmten

[1] Levante- und Adria-Tarif vom 1. Dezember 1928.
[2] Siehe Tabelle S. 79.

Bedingungen als Treurabatt reklamiert werden. Von Wichtigkeit sind im Levanteverkehr die Herkunftsrabatte, die für Güter aus Mittel- und Süddeutschland gezahlt werden. Die Herkunftsrabatte betragen 12 bis 25 v. H. auf die reinen Tarifraten; bei über viermal messenden[1] Gütern wird noch ein Extrarabatt von 15 v. H. auf die nach Abzug des Herkunftsrabattes verbleibende Seefracht gezahlt. Auf diese Weise will die Konferenz Ladungen, die sonst über italienische Häfen — besonders Triest — gehen würden, nach Hamburg, Bremen oder Stettin ziehen.

Der Levantekonferenz gehören an:

Deutsche Levante-Linie
Roland-Linie
Deutsche Orient-Linie
} Deutscher Levantedienst

Adria Linie, Triest (nur für die Adriafahrt).

d) Marokko-Konferenz

Das Verkehrsbereich umfaßt die Fahrten von Hamburg nach (Gibraltar und) sämtlichen marokkanischen Häfen.

Der Frachttarif der Marokkolinie berechnet die Raten ab Hamburg und Bremen wie folgt:

Nach	I	II	III	IV	Minimal
Gibraltar, Ceuta, Melilla, Tanger, Casablanca	40/—	32/6	27/6	22/6	15/—
Tetuan, Mazagan, Mogador, Fedalach.....	50/—	40/—	30/—	25/—	20/—
Larache, Rabat, Kenitra, Saffi	60/—	50/—	35/—	30/—	20/—

Wertgüter und gefährliche Ladung mit einem Wert von £ 300 per Frachttonne nach:

Gibraltar, Ceuta, Melilla, Tanger, Casablanca	60/—	oder 2½ v. H. vom Wert der Ware in Schiffswahl per cbm oder 1000 kg
Tetuan, Mazagan, Mogador, Fedalach...	70/—	
Larache, Rabat, Kenitra, Saffi	80/—	

Alle Raten verstehen sich, soweit nicht anderes vermerkt, per cbm oder 1000 kg in Schiffswahl für Kolli bis 3 Tonnen bzw. 10 m Länge.

Schwergewichtszuschläge:
Längenzuschläge:
} sh 2/6

für jede angefangenen 1000 kg bzw. jede 2 m per cbm oder 1000 kg.

Außer den obengenannten Raten sind eine große Anzahl von Ausnahmeraten in Anwendung, der Tarif zeigt hier über 90 Positionen.

[1] D. h. bei über 4 cbm für 1000 kg.

Auf die Frachtraten wird keine Primage berechnet, hingegen ein fünfprozentiger Rabatt und eine fünfprozentige Kommission gewährt.

An der Konferenz ist die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei beteiligt.

e) Allgemeine kritische Betrachtungen

Die sogenannten Treurabatte, die den Konferenzen als Mittel zur Stärkung ihrer Stellung gegenüber den Verladern dienen, sind wegen der in ihnen zum Ausdruck kommenden Monopolbestrebungen oft angegriffen worden. Besonders Spediteure haben die einseitige Bindung an die Konferenzlinien als schädigend empfunden. Fälle aus der Praxis zeigen, daß derartige Klagen nicht unberechtigt sind, zumal die inländischen Fabrikanten ihre Aufträge häufig zur Verschiffung mit Außenseitern oder zur „billigsten Rate" erteilen. Der Spediteur wird in einem solchen Falle vor die Wahl gestellt, entweder den Auftrag seines Kunden auszuführen und damit aller Rabatte auf die mit der Konferenz gemachten Verschiffungen verlustig zu gehen, oder, wenn er nicht den Kunden verlieren will, unter falschem Namen zu verladen und damit eine Unredlichkeit zu begehen.

Im Zusammenhang damit wird der Organisationsform eine gewisse Schwerfälligkeit zum Vorwurf gemacht. So erfordert z. B. die Erledigung einer Anfrage wegen einer Frachtratenermäßigung für größere Verladungen längere Zeit, da erst sämtliche Konferenzmitglieder in der Angelegenheit befragt werden müssen. Oftmals sind dann bei der Entscheidung nationale Gesichtspunkte vorherrschend, wenn z. B. ein von deutscher Seite gemachter Vorschlag von den in der Überzahl auftretenden ausländischen Konferenzmitgliedern abgelehnt wird, falls nicht der Konferenzsekretär von sich aus zu einer Ratenermäßigung in bestimmtem Umfange ermächtigt ist.

Bei allen Nachteilen, die der Konferenz anhaften, kann aber kein Zweifel darüber herrschen, daß sie innerhalb der Seeschiffahrt eine Organisationsform darstellt, die den augenblicklichen Verhältnissen eines geregelten Überseeverkehrs in weitgehender Weise Rechnung trägt. Die Durchführung eines geregelten und konkurrenzfähigen Liniendienstes ist mit derartig hohen Kosten verknüpft, daß es berechtigt erscheint, wenn sich die Reeder durch Treurabatte einen Kreis dauernder Kunden sichern. Andererseits kann dem Verlader ein solcher regelmäßiger Dienst mit stabilen Frachtraten nur erwünscht sein, da damit das den Markt verwirrende spekulative Moment ausgeschaltet und somit im Überseeverkehr eine sichere Grundlage für Kalkulationen auf lange Sicht geschaffen wird.

Andererseits scheint die Forderung der Exporteure, zu den Beratungen über die Höhe der Frachtraten mit hinzugezogen zu werden, berechtigt; sie ist aber bisher von den Konferenzen nicht berücksichtigt worden.

Einen gewissen Ausgleich auf dem Frachtenmarkt schaffen die von Zeit zu Zeit im Konferenzgebiet auftretenden Außenseiter. Der letzte

große Kampf in der Südafrikafahrt hat gezeigt, daß sich durch eine solche Konkurrenz, wenn sie noch dazu in bestimmtem Umfange staatliche Unterstützung findet, einen erheblichen Einfluß auf die Frachtratenpolitik der Konferenz haben kann. Im allgemeinen sind die Verladungen mit solchen Außenseitern infolge der unregelmäßigen Abfahrten und der oft unsachgemäßen Behandlung der Güter mit erheblichem Risiko für den Exporteur verbunden. Die Außenseiter werden aber innerhalb der Konferenzbezirke immer eine Konkurrenzmacht bilden, mit denen die Konferenz stets zu rechnen hat; sie wird ihr am ehesten begegnen können, wenn sie die oft berechtigten Klagen der Ablader zeitweilig prüft und für Abhilfe sorgt.

Woermann-Linie A.-G.
Deutsche Ost-Afrika-Linie
Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst)
Hamburg-Bremer Afrika-Linie

Outward Rates of Freight

from Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerp, London and Liverpool to West Coast of Africa

Articles	Bathurst, Bissao, Freetown, Liberia (except Monrovia), Ivory Coast, Togo and Dahomey	Sherbro, Monrovia, Gold Coast except Ada, Lagos, Apapa and all ports beyond, up to and including Calabar, Cameroons, Fernando Po, Spanish Guinea
Salt, common, in bags	20/— weight	20/— weight
Cement	25/—	30/—
Corrugated Iron, Guttering and Ridgings, Timber (rough)	25/—	32/6
Empty Bottles and Demijohns	27/6	35/—
Shooks	29/—	29/—
Hay (in pressed bales), Manure in kegs and casks	30/—	37/6
Manure in bags	30/— weight	37/6 weight
Cereals and Rice[1] in bags	32/6 weight	37/6 weight
Coal and Patent Fuel in bags	35/— weight	35/— weight
Asbestos Cement Sheets	42/6 weight	50/— weight
Beans in bags, Potatoes	50/— weight	57/6 weight
Stockfish in bales and cases	60/— weight	60/— weight
Peat in bales	60/— weight	67/6 weight
Coke in bags	65/— weight	80/— weight
Woodwool, Wadding (common)	80/— weight	87/6 weight
Empty Tanks and Cisterns, Iron and Steel (bars, plates, sheets), Lemonade and Mineral Water, Lime	32/6	40/—
Bags (empty), Diesel-, Fuel- and Gas-Oil over 110°, Kerosene	37/6	45/—
Asphalt, Bread[2], Bricks in crates, Bolts and Nuts, Chinaware (common), Construction Parts (iron and wooden), Corkwood, Doors and Windows, Earthenware, Epsom Salts, Flour, Insulators, Iron Pipes, Iron Pots[3], Mortar, Nails, Paper (Packing and Printing), Permanent Way Material, Roofing Felt, Soap (common), Soda (common), Tar, Timber (creosoted or worked)	42/6	50/—

[1] Rice to Bathurst 25/— weight.

[2] Bread to Bathurst 30/—.

[3] Iron Pots with legs to pay freight on 2¼ times the weight.
" " without " " " " " 1½ " " "

Articles	Bathurst, Bissao, Freetown, Liberia (except Monrovia), Ivory Coast, Togo and Dahomey	Sherbro, Monrovia, Gold Coast except Ada, Lagos, Apapa and all ports beyond, up to and including Calabar, Cameroons, Fernando Po, Spanish Guinea
Candles	45/—	52/6
Aluminium, Beer, Borax, Castings, Chloride of Calcium, Claypipes, Corks and Manufactures of Corkwood, Cowries, Disinfectants, Enamelware, Furniture, Glassware, Grease (scented and otherwise), Guns, Hardware, Lamps, Lead and Lead Pipes, Lubricating-Oil, Machinery, Matches (Safety), Matches, Motor Lorries, Tractors and Trailers, Naphtaline, Paints and Paint Oils, Paper Hangings, Provisions, Rolling Stock, Screws (iron and steel), String, Sugar[1], Sulphur, Table Salt in cases, Wire (iron and steel), Wire Netting	50/—	57/6
Beads, Calcium Carbide, Canvas, Carbonic Acid, Cigars, Cigarettes, Copper- and Brassware, Cottons, Cotton Yarn, Cycles, Diesel-, Fuel- and Gas-Oil under 110°, Drugs (harmless), Fishing Nets and Lines, Kolawine, Liqueurs, Magnesium Candles, Mirrors, Motor Cars (Passenger-), Musical Instruments, Petrol in iron drums, Perfumery, Rum, Spirits, Sewing Machines, Soap (Toilet-), Tarpaulins, Tobacco, Toys, Turpentine, Wines, Woollens, Felt and all goods unnumerated	60/—	67/6
Gin, Genever, and Schnaps	67/6	75/—
Bengal Matches	90/—	97/6
Acids, Fireworks, and other dangerous cargo carried on deck	112/6	120/—
Specie and Valuables	1 % ad valorem	1 % ad valorem

The above rates (except where otherwise stated) are per 1015 kg or 40 cubicfeet at Ship's option. Minimum Freight 5/— net per Bill of Lading[2].

Charges for following Ports in Addition to above Rates:

Liberia Ports except Monrovia	Lighterage	7/6	per Freight ton
Keta	Handling	2/6	„ „ „
Calabar	Lighterage	2/6	„ „ „
Lagos, Apapa, Port Harcourt	Harbour Dues	4/—	„ „ „

Additional Rates for Pieces and Packages over 2½ tons weight or 12 m length.

Through Rates from other Ports quoted on application.

This tariff cancels all previous editions. Subject to alteration without notice.

HAMBURG/BREMEN, February 1929.

[1] Sugar in bags to Bissao 42/6 weight.

[2] Alle Raten plus 20 % Primage. 10 % Rabatt sofort, 10 % halbjährlich.

Frachtraten ab Hamburg nach Kapstadt und Algoa Bay

Maschinen (Stücke bis zwei Tonnen)	70/—	Textilwaren	80/—
Separatoren	70/—	Spielwaren	60/—
Eisenwaren (keine Messerwaren)	70/—	Emaillewaren (keine Badewannen)	35/—
Nägel	45/—	Eimer (Eisen- oder Stahl-, einschl. galvanisierte)	45/—
Aluminium-Hohlwaren	45/—	Bürstenwaren, gew. (nicht über £ 40 per Frachttonne)	60/—
Aluminiumwaren	80/—	Butter	70/—
Glasflaschen (Wein-, Bier-, Mineral-,Spirituosen-,Likör-) in Ballen, Matten, per 1016 kg	36/—	Flaschen (Medizin-)	25/—
Dachziegel	30/—	Karbolineum	80/—
Kabel, elektr.	80/—	Drahtgeflecht in Rollen (nicht über 60 cbf für 1016 kg beanspruchend), per 1016 kg	45/—
Glaswaren, Wert bis £ 20 per Frachttonne	35/—	über 60 cbf per 1016 kg beanspruchend, per 40 cbf	35/—
Zement, per 1016 kg	20/—	Fässer, leere	12/6
Provisionen (Konserven)	70/—	Patronen	130/—
Autos	50/—	Tonwaren, Wert bis £ 60 per Frachttonne	50/—
Baumwollwaren für Eingeborene, Wert bis £ 100 per Frachttonne	60/—		
Wert über £ 100 per Frachttonne	80/—		

Alle Raten verstehen sich per 40 cbf oder 1016 kg in Schiffswahl, falls nicht anders erwähnt.

Frachttabelle für Verladungen

Klasse	Nach Alexandrien	Nach Oran, Algier, Tunis	Nach Tripolis	
1	15/6	19/—	28/—	1000 kg
2	17/6	21/6	30/—	1000 kg
3	21/—	25/—	35/—	1000 kg
4	23/6	28/6	40/—	1000 kg
5	27/6	33/—	45/—	1000 kg
6	32/—	39/—	49/—	1000 kg
7	36/—	45/—	52/6	1000 kg
8	40/—	50/—	57/6	1000 kg
9	47/—	57/6	62/6	1000 kg
10	52/6	64/—	70/—	1000 kg
11	61/—	75/—	80/—	1000 kg
12	70/—	87/6	92/6	1000 kg
13	82/6	100/—	110/—	1000 kg
14	90/—	115/—	125/—	1000 kg
15	110/—	130/—	140/—	1000 kg
16	126/—	150/—	160/—	1000 kg
17	190/—	220/—	230/—	1000 kg
18	18/6	22/—	30/—	per cbm oder 1000 kg Kollo für Kollo in Schiffswahl
19	20/—	23/6	32/—	
20	21/6	26/6	37/6	
21	24/—	28/—	41/—	
22	29/—	35/—	50/—	
23	14/—	18/6	27/6	
24	3 v. H. vom Wert	3 v. H. vom Wert	3 v. H. vom Wert	

Daneben kommen noch die Spezialtarife A bis H zur Anwendung, die u. a. für Verschiffungen von leeren Demijohns, leeren Fässern, Röhren, lebenden Tieren, Eisenwaren, Bier, Porzellanwaren und Steingut, Baumwollwaren usw. Geltung haben.

Schluß

Die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt nach Afrika hat nach der jähen Unterbrechung durch die Kriegsereignisse heute längst noch nicht den Stand des Jahres 1914 erreicht. Einerseits reichten die zur Verfügung stehenden Mittel nicht aus, um das in den ersten Wiederaufbaujahren angestrebte Tempo zur Durchführung des beabsichtigten Bauprogramms innezuhalten, andererseits ist durch das Auftreten einer großen Anzahl fremder Linien im Verkehrsgebiet der deutschen Linien ein starker Wettbewerb im Tonnageangebot entstanden, der eine vorsichtige Baupolitik durchaus rechtfertigt. Der ausländische Wettbewerb, der durch den Protektionismus in den einzelnen Ländern noch künstlich gefördert wird, hat eine starke Verschiebung innerhalb der Linienschiffahrt nach Afrika in bezug auf Flagge, Schiffsraum und Ladungsanteil zur Folge gehabt, welche die Entwicklung der deutschen Afrikalinien erheblich behinderte. In diesem Zusammenhange darf nicht unerwähnt bleiben, daß die außerordentliche Belastung der deutschen Reedereien mit Steuern und sozialen Abgaben ein Hemmnis für die weitere Entwicklung der deutschen Schiffahrt ist. Alle diese Umstände haben aber nicht verhindern können, daß die deutschen Afrikalinien langsam die verlorene Position zurückgewinnen.

Das ist vor allem der energischen und zielbewußten Arbeit der einzelnen Reedereifirmen zu verdanken. In einmütiger Erkenntnis der für die deutsche Volkswirtschaft so notwendigen Wiederanknüpfung der Überseebeziehungen haben sie es trotz der Ungunst der Verhältnisse verstanden, mit einer kleineren, aber hochqualitativen Flotte das Liniennetz wieder so auszubauen, daß schon jetzt ein erheblicher Anteil des früher von ihnen behaupteten Seeverkehrs zurückgewonnen ist. Die in den letzten Jahren durchgeführte straffe Zentralisierung des Deutschen Afrikadienstes hat die Stellung der deutschen Afrikareedereien wesentlich gestärkt und ihnen Achtung und Geltung unter der führenden ausländischen Konkurrenz verschafft.

In ihrer Eigenschaft als Dienerin des deutsch-afrikanischen Überseehandels haben die deutschen Afrikalinien nicht nur die zur Aktivierung der deutschen Zahlungsbilanz erwünschte Exportförderung begünstigt, sondern sie haben auch dazu beigetragen, die zwischen Auslandsdeutschtum und Mutterland zerrissenen Fäden wieder neu anzuknüpfen.

Schon vor dem Kriege bildeten die deutschen Schiffe in den afrikanischen Häfen einen natürlichen Mittelpunkt für die dort ansässigen Deutschen. Nach dem Kriege sind die Schiffe und die von den deutschen Reedereien eingesetzten Agenturen überall Pioniere und Vorläufer gewesen für die allmählich zurückkehrenden Kaufleute und Farmer.

Besonders in den ehemaligen deutschen Kolonien, in denen aus besonderen Gründen keine deutschen Staatsvertreter eingesetzt sind, haben die Schiffe als Mittler zwischen Heimat und Kolonie eine nicht hoch genug einzuschätzende Stellung eingenommen und das Ansehen des Deutschtums im Auslande gestärkt. „Wenn man heute nach Afrika kommt", sagt der bekannte Schriftsteller Colin Roß, „und als Deutscher überall Achtung und Hilfe findet, so darf man nicht verkennen, daß man das nicht nur dem Schatten Lettows verdankt, sondern auch den deutsch-afrikanischen Schiffahrtslinien, die allenthalben dem Deutschtum den Weg bahnten[1]."

Die bisherige Entwicklung der deutschen Afrikaschiffahrt in der Nachkriegszeit erweckt die Hoffnung, daß die an die einzelnen Schiffahrtslinien gestellten hohen Anforderungen trotz der ungünstigen Verhältnisse auch weiterhin in einem für die deutsche Volkswirtschaft günstigen Sinne erfüllt werden können.

[1] Roß, Colin, Die erwachende Sphinx, Leipzig 1927, S. 221.

Lebenslauf

Ich, Fritz Max Hermann Rode, wurde am 2. Dezember 1890 in Hamburg geboren. Ich besitze die hamburgische Staatsangehörigkeit und bin evangelischen Bekenntnisses.

Nach Beendigung der Volksschule, die ich von Ostern 1897 bis Ostern 1905 in Hamburg besuchte, war ich hauptsächlich im Büro- und Bord-dienst hamburgischer Großreedereien beschäftigt. Meine für die Zulassung zum Universitätsstudium notwendigen Examina, Obersekundareife und Abiturientenexamen, habe ich im Herbst 1923 resp. im Frühjahr 1928 an Hamburger Oberrealschulen abgelegt.

Vom Frühjahr 1923 bis zum Herbst 1926 studierte ich an der Universität Marburg Staatswissenschaft und Geographie. Nachdem ich im Sommer 1928 an der Universität Innsbruck an den staatswissenschaftlichen Vorlesungen und Übungen teilgenommen hatte, kehrte ich im Herbst desselben Jahres an die Universität Marburg zurück, um mich für das Doktorexamen (Dr. phil.) vorzubereiten.

Das Rigorosum bestand ich am 30. April 1930. Seitdem halte ich mich in Hamburg auf, um zur Erlangung einer beruflichen Tätigkeit mit den hiesigen Wirtschaftskreisen in Fühlung zu bleiben.

Ich bin allen meinen akademischen Lehrern, besonders Herrn Geheimen Reg.-Rat Professor Dr. W. Troeltsch, Herrn Professor Dr. W. Röpke und Herrn Privatdozenten Dr. E. Wiskemann, Marburg, zu großem Dank verpflichtet für die Förderung, die ich durch sie in meinem Studium erfahren habe.